ŚWIĘTO ODRODZENIA POLSKI 22. VII. 1966

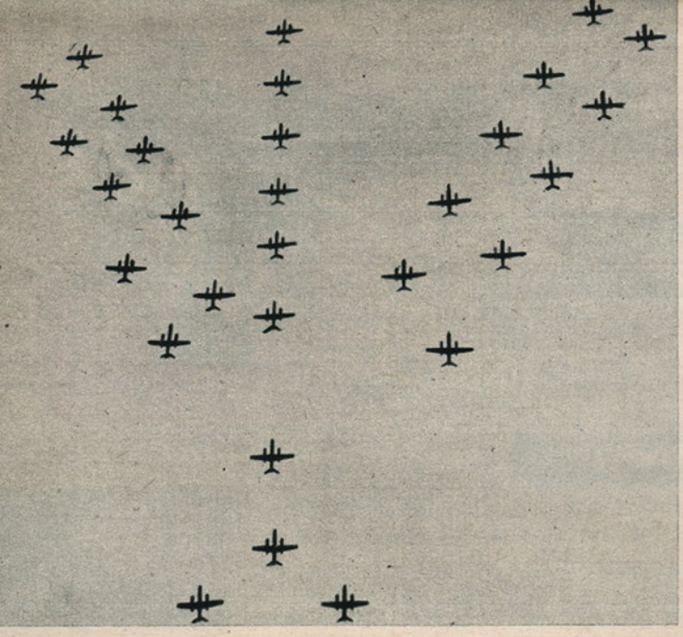
SKRZYDLATA POLSKA

NR 30 (785) ● 24. VII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

Foto: WOJCIECH PLEWIŃSKI

MŁODZIEŻ SWOJEJ OJCZYŹNIE

W dniu 22 lipca w Warszawie, tuż po zakończeniu defilady wojskowej, przemaszeruje ulicami stolicy 25-tysięczna grupa młodzieży z całej Polski, akcentując pod tym hasłem swój udział w obchodach Tysiąclecia Państwa Polskiego.



NASZ specjalny wysłannik red. JERZY POMIANOWSKI donosi z ZSRR:

WIELKI SUKCES POLSKICH SZYBOWNIKÓW W ORLE

Klasa otwarta:

1. MIROSŁAW KRÓLIKOWSKI
2. JAN WRÓBLEWSKI

Klasa standard:

1. FRANCISZEK KĘPKA

W klasyfikacji kobiet:

2. PELAGIA MAJEWSKA

W czwartej konkurencji piloci walczyli na sprinterskiej trasie wynoszącej zaledwie 105 km. Ale choć do pokonania dystans był niewielki, to jednak brak „kominów", nieliczne i słabe prądy wznoszące spowodowały, że zadanie było trudne do zrealizowania. Metę minęła tylko połowa zawodników, wśród nich wszyscy Polacy.

Jednak nie na trasie przelotu przyszło nam odnotować największe emocje dnia. Jeszcze nad lotniskiem pilot samolotu holującego nie zauważył, że Majewska ma trudności z odczepieniem od szybowca linki holowniczej. Zaraz też po daniu sygnału do wyczepienia gwałtownie znurkował pociągając za sobą „Fokę" z Majewską. Ta znalazła się tuż przy samolocie i tylko świetny refleks naszej rekordzistki zapobiegł zderzeniu, choć — jak opowiadała nam potem Majewska — rozejrzała się już po kabinie, by przygotować się do skoku ze spadochronem.

Nie zrażona tą przygodą pilotka poleciała na trasę i uzyskała trzeci wynik dnia.

A oto wyniki: klasa otwarta: 1. Pilipczuk (ZSRR), 2. **Wróblewski**, 5. **Królikowski**. Standard: 1. **Kępka**, 2. Ujvari (Węgry). Kobiety: 1. Afrykanowa (ZSRR), 3. **Majewska**.

Po czterech konkurencjach: klasa otwarta — 1. **Królikowski** — 3 833 pkt., 2. **Wróblewski** — 3 739 pkt., 3. Svoboda (CSRS) — 3 522 pkt. Standard: 1. **Kępka** — 3 913, 2. Nolte (NRD) — 3 792 pkt. Kobiety: 1. Harmute (ZSRR) — 3 871, 3. **Majewska** — 3 334 pkt.

Kolejną piątą konkurencją był lot po wyznaczonej trasie.

W klasie otwartej zwycięstwo przyznano dwóm pilotom — M. Królikowskiemu oraz J. Csepaniemu (Węgry), którzy przelecieli po 143,5 km. 5 km bliżej wylądowali trzej inni piloci: mistrz świata J. Wróblewski, Czuwikow (ZSRR) oraz Iowczew (Bułgaria).

W klasie standard zdecydowane zwycięstwo odniósł F. Kępka, który przeleciał 143 km. Wielką klasę wykazała w tej konkurencji Pelagia Majewska, która wygrała ją w klasyfikacji kobiet i została wyprzedzona jedynie przez 6 mężczyzn.

Po pięciu konkurencjach — w klasie otwartej liderem jest nadal M. Królikowski, w klasie standard prowadzi Kępka, a na prowadzenie w konkurencji kobiet wyszła Afrykanowa (ZSRR).

Nie lada niespodzianką zakończyła się szósta konkurencja, którą był dwukrotny przelot prędkościowy na trasie trójkąta 105 km, a więc w sumie długości 210 km. W klasie otwartej najlepszy czas przelotu uzyskał niespodziewanie Jugosłowianin Maros, który osiągnął czas 3:31,42. Maros po 5 konkurencjach zajmował w tej klasie ostatnie — 10 miejsce. Za zwycięzcą na metę przylecieli razem dwaj startujący w tej klasie Polacy — Wróblewski i Królikowski, którzy uzyskali czas również poniżej 4 godzin. Oni też zajmują dwa pierwsze miejsca w klasie otwartej.

W klasie standard czas poniżej 4 godzin uzyskał jedynie lider — Franciszek Kępka, który został zwycięzcą szóstej konkurencji i umocnił się na pierwszym miejscu w swojej klasie.

Z pilotek startujących w konkurencji kobiet tylko dwie ukończyły konkurencję. Zwyciężyła Afrykanowa (ZSRR), przed Pelagią Majewską. Po sześciu konkurencjach prowadzi Afrikanowa, a Majewska awansowała na drugą pozycję.

Ostatnią konkurencją mistrzostw był szybowcowy maraton: trójkąt długości 507 km. Warunki atmosferyczne były zupełnie przeciętne i prędkości przelotowe nie przekraczały 60 km na godzinę. Nasi piloci jeszcze raz zaatakowali. I to z pełnym powodzeniem. Metę minął tylko 1 zawodnik — Jan Wróblewski. Pozostali piloci siadali w odległości kilkudziesięciu kilometrów od mety, przy czym najbliżej jej byli pozostali Polacy, którzy przelecieli po 490 km.

W ogólnej punktacji zawodów w klasie otwartej zwyciężył Mirosław Królikowski — 6 718,89 pkt, przed Janem Wróblewskim — 6 702,41 pkt. Osiągnęli oni znaczną przewagę nad mistrzem ZSRR Czuwikowem — 6 186,15 pkt. W klasie standard również triumfował reprezentant Polski — Franciszek Kępka — 6 913,30 pkt., przed mistrzem NRD, Nolte — 6 415,15 pkt. Jedynie w klasyfikacji kobiet naszą reprezentantkę Pelagię Majewską (6242,78 pkt) zdołała wyprzedzić Marina Afrykanowa (ZSRR) — 6 819,70 pkt. W sumie czwórka naszych reprezentantów odniosła całkowity triumf.

Szczegółowe relacje z mistrzostw w Orle podam w następnych numerach.

ZOBACZYMY NA DEFILADZIE 1000-LECIA

22 lipca, w Święto Odrodzenia Polski, odbędzie się w Warszawie wielka parada wojskowa z udziałem wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Wezmą w niej udział również nasi lotnicy wojskowi, którzy przygotowali się do tej wielkiej parady bardzo starannie. Nad Placem Defilad przelecą m.in. samoloty w dużych grupach i bardzo skomplikowanych szykach. Defiladę powietrzną otworzy przelot 35 bombowców odrzutowych w symbolicznym szyku piastowskiego orła. Oto zdjęcie tego orła, wykonane jeszcze w czasie prób. Na defiladzie szyk będzie idealny. Specjalny fotoreportaż z Defilady Tysiąclecia w Warszawie zamieścimy w jednym z następnych numerów.

Foto: Tadeusz Koszyński

W SKRÓCIE

● **Komitet** Budowy Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku w Katowicach urządza z okazji Tysiąclecia Państwa Polskiego przelot poczty śmigłowcowej na trasie Katowice — Warszawa. Odlot śmigłowca nastąpi 21 lipca br.

*

● **Miejska** Rada Narodowa w Koninie zamierza wybudować w rejonie miasta lądowisko dla potrzeb lotnictwa sanitarnego.

*

● **Pilot** Aeroklubu Bydgoskiego, Jan Wiśnicki, uzyskał na szybowcu „Mucha-Standard" nad lotniskiem klubowym wysokość 5 200 m (przewyższenie 4 450), zdobywając warunek do złotej odznaki szybowcowej.

*

● **W Inspektoracie** Lotnictwa odbyło się 6 lipca kolejne posiedzenie Komisji Lotniczo-Historycznej. Porządek dzienny zebrania obejmował: referat ppłk L. Tetera pt. „Lotnictwo w hiszpańskiej wojnie domowej w latach 1930—1939" oraz recenzję książki J. Celka pt. „Zarys historii dęblińskiej szkoły lotniczej" (recenzenci: płk nawig. Cz. Gagajek oraz Adam Kurowski).

*

● **Ukazał się** nowy (drugi w tym roku) numer kwartalnika PTA „Astronautyka". Przynosi on m. in. następujące pozycje: W. Prywałowa „Drugie pięciolecie", A. Marksa — „A. więc nie pył", K. Borunia — „Zmierzch latających spodków", O. Wołczka — „Na szlakach ku Gwieździe Wieczornej" oraz szereg innych ciekawych pozycji. Cena zeszytu — 18 zł.

*

● **Na lotnisku** Aeroklubu Włocławskiego w Kruszynie rozegrano II Włocławskie Zawody Szybowcowe z udziałem 10 zawodników.

*

● **W Krakowie** zmarła znana pilotka Aeroklubu Krakowskiego z okresu przedwojennego — Janina Loteczkowa. Urodzona 28 lipca 1902 roku we Lwowie, rozpoczęła naukę pilotażu samolotowego w 1932 r. w Krakowie. W 1933 r. brała udział w locie propagandowym nad Bałkanami oraz w mityngu lotniczym w Warszawie. W locie „Bałtyk-Beskid", organizowanym przez Aeroklub Śląski, otrzymała nagrodę zespołową wraz z pilotami Aeroklubu Krakowskiego — Działowskim, Kłosińskim, Krystyniakiem, Szałowskim i Tyrałą. Brała również udział w Locie Południowo-Zachodniej Polski, organizowanym przez Aeroklub Krakowski. W pogrzebie jej udział wzięła delegacja seniorów-pilotów Aeroklubu Krakowskiego.

* (M. M.)

● **Skoczek** spadochronowy Jerzy Dudek (Aeroklub Podkarpacki — Krosno) ustanowił rekord Polski w skoku z 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, uzyskując średnią odległość od centrum koła w dwóch skokach — 0,75 m.

Z OBRAD ZG APRL

POD przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza odbyło się 11 lipca w Warszawie plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Porządek obrad był niezwykle bogaty.

Plenum dokonało m.in. oceny działalności kół lotniczych i podjęło w tej sprawie odpowiednią uchwałę. Rozpatrzono projekt wstępny regulaminu współzawodnictwa międzyaeroklubowego opracowany przez komisję wyłonioną na naradzie prezesów i wiceprezesów. W wyniku dyskusji Zarząd Główny powołał nowy zespół dla opracowania tymczasowego regulaminu współzawodnictwa w następującym składzie: przewodniczący — mgr inż. Wiktor Leja, członkowie: mjr pil. Bronisław Arabski, inż. Ludomir Hołdowski, Tadeusz Kaczmarek, red. Jerzy R. Konieczny, Franciszek Mularski i mgr inż. Zdzisław Reguła. Na posiedzeniu rozpatrzono też półroczne sprawozdanie z realizacji wniosków i postulatów Krajowego Zjazdu oraz zapoznano się ze stanem sprzętu spadochronowego.

W związku ze zbliżającym się Świętem Lotnictwa, Zarząd Główny podjął uchwałę o nadaniu z tej okazji odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego następującym osobom: mgr. inż. **Julianowi Bojanowskiemu** (Warszawa), **Janowi Bryniarskiemu** (Kraków), **Jerzemu Derkowskiemu** (Inowrocław), ppłk. pil. **Krzysztofowi Donigiewiczowi** (Warszawa), **Stanisławowi Fedyszynowi** (Bielsko-Biała), inż. **Józefowi Karzelowi** (Olsztyn), **Otto Kłosowi** (Gliwice), mgr **Mieczysławowi Nitce** (Krosno), inż. **Zygmuntowi Niwińskiemu** (Elbląg), mgr inż. **Władysławowi Nowakowskiemu** (Bielsko-Biała). **Stanisławowi Porzychowi** (Toruń), dyr. **Teodorowi Pragłowskiemu** (Jelenia Góra), mgr. inż. **Zdzisławowi Regule** (Poznań), **Janowi Siewierskiemu** (Lublin), **Edwardowi Śmiechurze** (Słupsk), mgr. inż. **Ryszardowi Witkowskiemu** (Warszawa) i inż. **Janowi Zwierzyńskiemu** (Warszawa).

Plenum zatwierdziło również wnioski komisji specjalnościowych: Modelarskiej — o likwidacji odpłatności za materiały modelarskie oraz szybowcowej — zmiany w regulaminie przyznawania Medalu im. Czesława Tańskiego. Równocześnie, na wniosek Komisji Szybowcowej, ZG podjął uchwałę o przyznaniu **Medalu Tańskiego za 1965 r. — Adamowi Diurzyńskiemu**, zasłużonemu działaczowi lotnictwa sportowego i długoletniemu kierownikowi szkoły szybowcowej na Żarze.

Prezes Antosiewicz i wiceprezydent FAI poinformował członków ZG o posiedzeniu Rady i Biura FAI, na których był obecny w Paryżu w dniach 20—24 czerwca br. Głównym przedmiotem obrad Rady federacji były poprawki do statutu. Dotyczą one w zasadzie rozdziału kompetencji Rady i Biura FAI. Po długiej i ożywionej dyskusji postanowiono te sprawy przekazać konferencji generalnej FAI bez rekomendacji Rady. Poza tym na posiedzeniu w Paryżu władze federacji przyznały medale i dyplomy, które wręczone będą na konferencji generalnej federacji w Santiago de Chile (26.XI.—3.XII). Złoty Medal FAI przyznano pilotowi amerykańskiemu Stephensowi za absolutny rekord świata na samolocie odrzutowym (Ma = 3). Złoty Medal Kosmiczny przyznano radzieckiemu kosmonaucie Aleksiejowi Leonowi — za pierwsze orbitowanie w Kosmosie. Kandydatur do Medalu Lilienthala nie rozpatrywano. FAI przyznało także trzem działaczom polskiego lotnictwa sportowego **dyplomy Paula Tissandiera**. Otrzymują je: gen. dyw. pil. **Czesław Mankiewicz**, min. **Józef Olszewski** i mgr inż. **Zdzisław Reguła**. Spośród pięciu przyznanych w tym roku przez FAI honorowych **dyplomów dla zespołów**, jeden z nich — na wniosek Aeroklubu PRL — przyznano **redakcji „Skrzydlatej Polski"**.

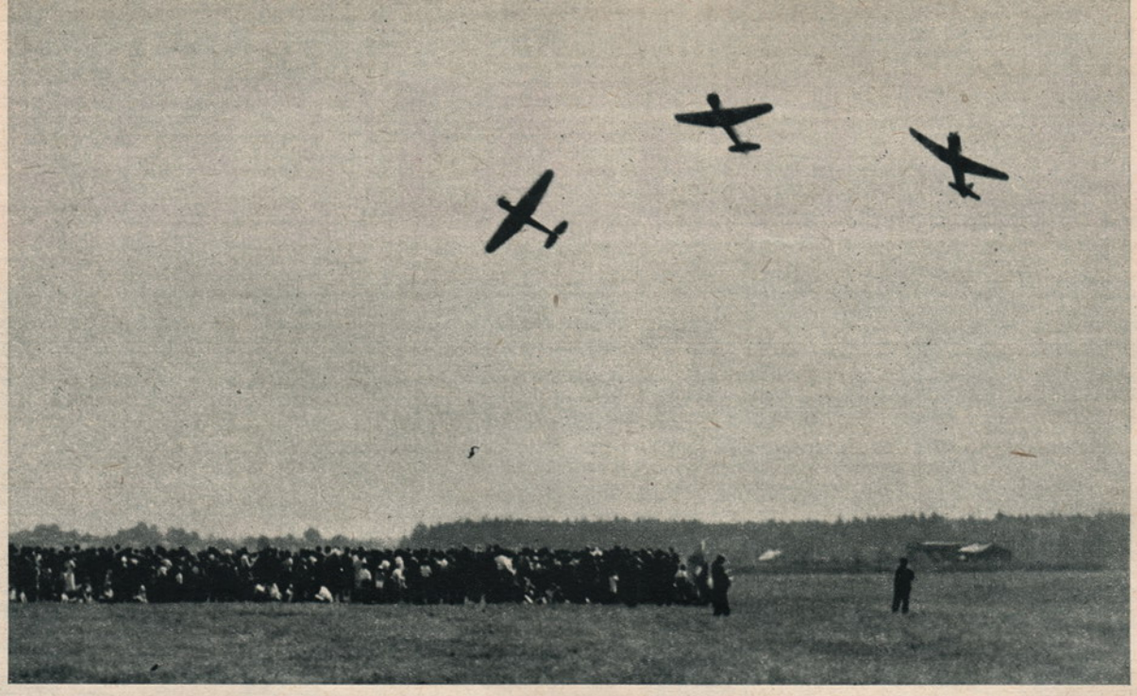
W końcowej części obrad swego lipcowego posiedzenia Zarząd Główny zatwierdził także skład kierownictwa ekipy modelarskiej na zawody modeli wodnosamolotów w Jugosławii. Kierownikiem ekipy będzie profesor Zygmunt Franaszczuk, a trenerem Henryk Skrzypczyk. Skład zawodników ustalony zostanie w terminie późniejszym.

Następne posiedzenie ZG odbędzie się we wrześniu. (yy)

3000 SREBRNA ODZNAKA SZYBOWCOWA

Biuletynem Aeroklubu PRL nr 410 z dnia 11 lipca br. została zatwierdzona 3000-na Srebrna Odznaka Szybowcowa zdobyta w naszym kraju. Posiadaczem tej odznaki jest pil. Stefan Jochemczyk z Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego. Gratulujemy.

Tym samym biuletynem zatwierdzono piętnaście dalszych Srebrnych Odznak Szybowcowych. (m)



Na Lipcowe Święto

Płk pil. mgr ARNOLD JUNITER
Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL

WSZELKIEGO rodzaju rocznice, a tym bardziej tak wielkie i tak doniosłe dla historii naszego narodu jak obchodzone w bieżącym roku 1000-lecie Państwa Polskiego, stwarzają obiektywne warunki skłaniające do wspomnień i refleksji, do dokonywania przeglądu osiągnięć, retrospektywnego spojrzenia na przebytą drogę oraz sprzyjają wysnuwaniu wniosków i kreśleniu planów na przyszłość.

Wraz z całym społeczeństwem Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej wita tegoroczne Święto Odrodzenia podsumowujące uroczystości 1000-lecia dorobkiem ostatniego 22-lecia, szerokimi perspektywami dalszego kontynuowania przebogatych tradycji polskiego lotnictwa sportowego. Wprawdzie lotnictwo nie może rościć sobie praw do współudziału w kształtowaniu 1000-letniej historii naszego państwa, ale od chwili powstawania i rozwijania się perspektyw tej zgoła innej i odmiennej cechy poruszania się człowieka na ziemi, a właściwie nad ziemią — pionierzy, działacze, konstruktorzy, piloci i wszyscy ludzie rozmiłowani w lataniu tworzyli i budowali trwały wkład Polski w rozwój lotnictwa światowego.

Skromne ramy artykułu nie pozwalają na przytoczenie znanych zresztą szeroko nazwisk lotników polskich, którzy zapisali się trwale na kartach historii zarówno lotnictwa sportowego jak i wojskowego.

Szczególnie sprzyjające i korzystne warunki lotnictwa sportowego powstały w okresie kształtowania się Polski Ludowej. Zniszczone, jak zresztą cały nasz kraj, powstało głównie w oparciu o grono nielicznych, pozostałych przy życiu, działaczy i sympatyków lotnictwa, przy wydatnej pomocy lotnictwa wojskowego, a przede wszystkim dzięki warunkom stworzonym przez Władzę Ludową.

Praktyczna działalność lotnictwa sportowego okresu powojennego datuje się już od roku 1945, wpisując się niewielką może ilością wylatanych godzin do pierwszych osiągnięć lotnictwa sportowego w Polsce Ludowej.

Równocześnie z tworzeniem się i powstawaniem pierwszych aeroklubów rodzi się od nowa przemysł lotniczy, rozwija się polska myśl konstruktorska i już w pierwszych powojennych latach pojawiają się na niebie polskie szybowce, które poprzez „Sępa", „Jaskółkę", „Czaplę", „Bociana", „Jastrzębia" i „Muchę" osiągają kształty „Foki", „Zefira", „Kobuza" i „Pirata", charakteryzujących się wysokimi walorami lotniczego standardu światowego.

Rozwija się masowe, szerokie i wszechstronne szkolenie szybowcowe. Pojawiają się opracowane przez konstruktorów nowe typy samolotów sportowych, a co za tym idzie — rosną zastępy pilotów samolotowych; rozpoczyna się szeroki rozwój sportu spadochronowego.

Nazwiska rekordzistów świata i mistrzów sportu: Adama Zientka, Tadeusza Góry, Ireny Kempówny, Wandy Szemplińskiej, Adama Witka, Edwarda Makuli, Jerzego Popiela, Jana Wróblewskiego, Pelagii Majewskiej, Adeli Dankowskiej, Jerzego Łoboddy, Stanisława Kasperka i wielu innych, których nie sposób wymienić, stają się znane szeroko poza granicami naszego kraju.

Warto chyba przytoczyć kilka liczb, które najlepiej mogą zobrazować olbrzymi wysiłek ofiarnych działaczy, członków i sympatyków aeroklubów, których efekty pracy złożyły się na ogólny dorobek naszej organizacji.

Jeżeli lata pięćdziesiąte w sporcie spadochronowym charakteryzują się ilością 906 skoków (1950 r.) i 11 039 skoków (1957 r.), to rok 1965 zamyka się imponującą liczbą 21 581 skoków.

W ostatnim 22-leciu skoczkowie spadochronowi aeroklubów wykonali 182 374 skoki.

Nie mniej bogato przedstawia się dorobek szybownictwa. Ilość wylatanych godzin wzrosła z 17 581 w roku 1950 do 40 000 w roku 1965, mimo bardzo niesprzyjających warunków termicznych, jakimi się ubiegły rok charakteryzował. Ogółem piloci szybowcowi do 1966 roku wylatali 590 689 godzin oraz przebyli 3 711 870 km. Uzyskali oni 2 957 srebrnych odznak szybowcowych, 538 złotych odznak i 134 złote odznaki z trzema diamentami. Ustanowili 221 rekordów krajowych i 58 międzynarodowych. Dzięki tym osiągnięciom szybownictwo polskie wkroczyło na trwałe do czołówki światowej.

Również piloci samolotowi odnotowują wiele wybitnych osiągnięć w ostatnim 22-leciu. Do 1965 roku wylatali 592 123 godziny. W minionym 22-leciu aerokluby wyszkoliły od podstaw 4 500 pilotów samolotowych.

Jednocześnie obok szkolenia lotniczego rozwijała się praca z młodzieżą, kształtująca upowszechnianie zainteresowań i wiedzy politechnicznej. 743 modelarnie lotnicze oraz 18 121 modelarzy, spośród których wielu z powodzeniem sięgało po laury na zawodach międzynarodowych, to również godne do odnotowania osiągnięcia Aeroklubu.

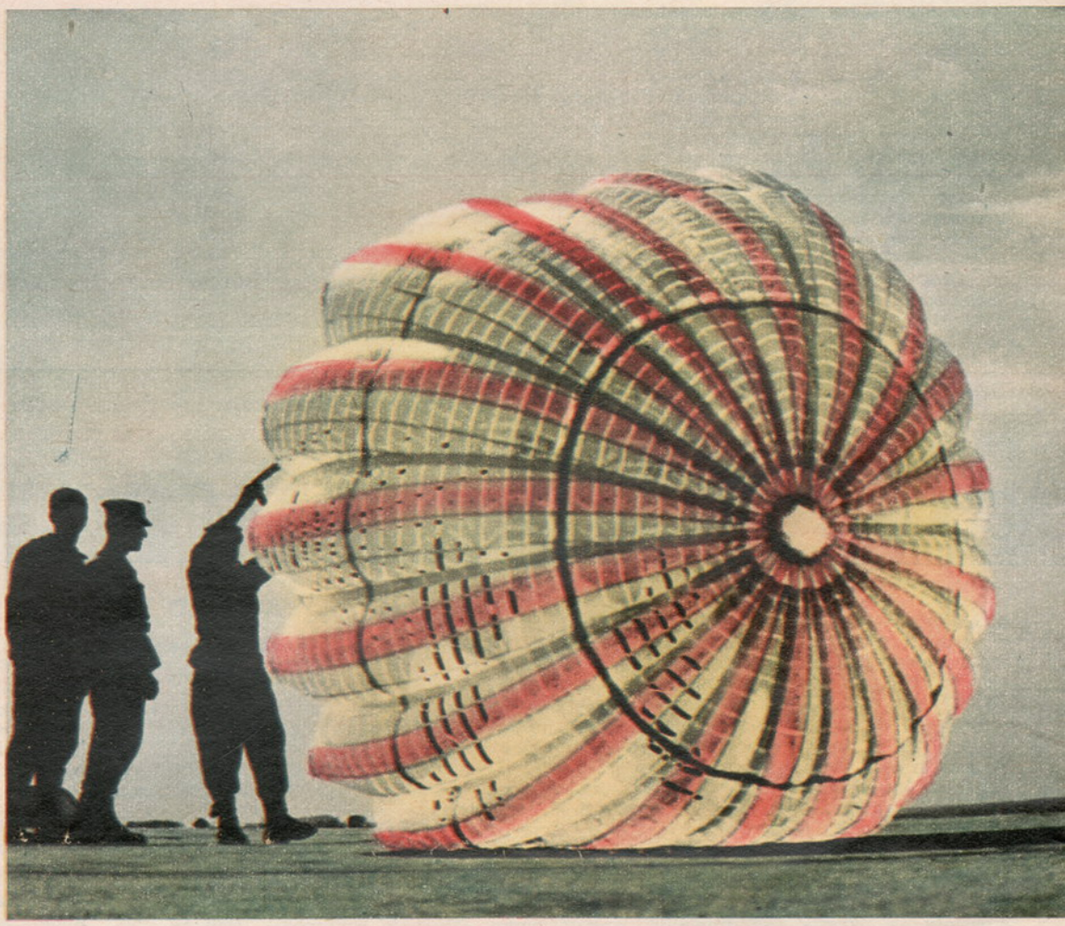
Wraz ze stale postępującą integracją polityczną naszego społeczeństwa następowało pogłębianie się społecznego oddziaływania i kształtowania aktywnej, patriotycznej postawy młodzieży zrzeszonej w aeroklubach. Czyny społeczne członków naszej organizacji stały się codzienną formą działania i wychowawczego oddziaływania.

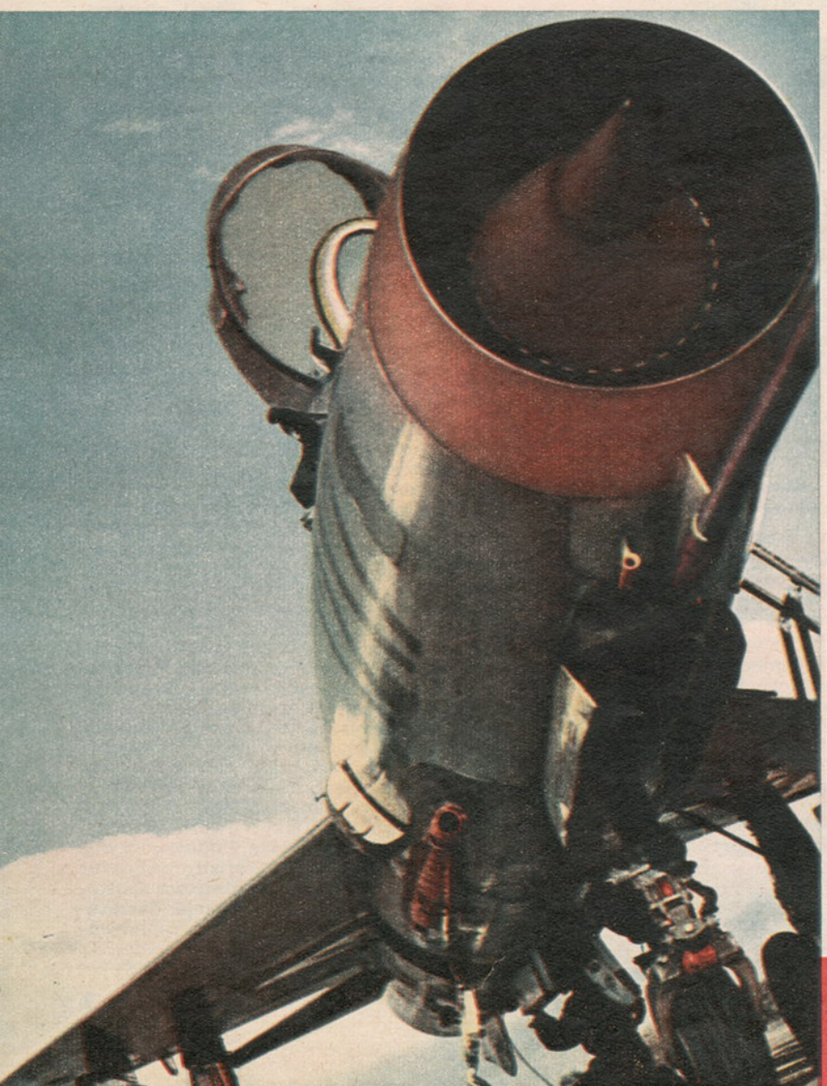
W szeregach aeroklubów wyrosły nowe zastępy aktywnych działaczy, bez reszty oddanych sprawie popularyzacji i rozwoju lotnictwa. Wielu z nich wyróżnionych zostało odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Wśród uhonorowanych zasłużonych seniorów i weteranów lotnictwa znaleźli się również ich młodsi następcy, którzy godnie przyczyniają się do pomnażania tradycji lotniczych. Nazwiska zasłużonych działaczy: Mieczysława Czempińskiego, Antoniego Chojcana, Tadeusza Rejniaka, Kazimierza Mindaka, Władysława Kuczery, Adama Dziurzyńskiego znane są i cenione nie tylko wśród społeczności lotniczej.

Poważny dorobek lotnictwa sportowego w minionych 22-leciu nie przesłania nam jednak wielu jeszcze niedoskonałości i niedostatków naszego działania. Zdajemy sobie sprawę, że organizacja nasza obok szkolenia szerokich rzesz adeptów sportów lotniczych musi doskonalić i rozszerzać zastępy wyczynowców, że obok szkolenia lotniczego musi rozwijać i kształtować postawy patriotyczne i obywatelskie jej członków, dbając ponadto o wysoki i bezawaryjny poziom latania. Zdajemy sobie sprawę, że utrzymanie wysokiej pozycji polskiego sportu lotniczego, że współudział w pracach na rzecz gospodarki narodowej oraz umacniania obronności naszego kraju wymaga dalszego doskonalenia metod i form działania, ale równocześnie wierzymy głęboko, że nasi, tak zawsze ofiarni członkowie, działacze i sympatycy lotnictwa, korzystający szeroko z z warunków jakie stworzyła naszej organizacji Władza Ludowa, czynić nadal będą wszystko, aby pomnażać dorobek polskiego lotnictwa sportowego i zdobywać uznanie darzącego nas wielką sympatią społeczeństwa.

Foto: B. Koszewski (2)

NASZE SKRZYDŁA





POWSTAŁY 22 lipca 1944 roku Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego w jednym ze swoich pierwszych dekretów, obok reformy rolnej i nacjonalizacji przemysłu, podjął uchwałę o połączeniu utworzonej w ZSRR 1 Armii i walczącej w kraju Armii Ludowej w Odrodzone Wojsko Polskie. Stworzone zostały kolejne polskie formacje wojskowe, dzięki czemu naród nasz wniósł poważny wkład w dzieło ostatecznego rozgromienia faszyzmu hitlerowskiego.

Na szlaku bojowym Wojska Polskiego zostało 55 700 mogił naszych żołnierzy. Nie zapominamy o tym, gdy świętujemy 22 rocznicę powstania Polski Ludowej. Tamto bowiem zwycięstwo, w wyniku którego powstała Polska, w jakiej żyjemy, było ukoronowaniem tysiącletnich zmagań naszego narodu o przywrócenie nam polskich ziem nad Odrą, Nysą i Bałtykiem.

Pomni nauk historii umacniamy naszą obronność. Nie jesteśmy dziś bezbronni jak w roku 1939. Jesteśmy krajem rozwiniętym gospodarczo, powiązanym ścisłymi sojuszami z krajami socjalistycznymi. Potęga krajów sygnatariuszy Układu Warszawskiego, z potężnym arsenałem obronnym Związku Radzieckiego na czele, działa jak zimny tusz na rozpalone głowy naśladowców Hitlera.

Mówimy, że nasze Wojsko Polskie jest armią nowoczesną. To oczywiście ogólne stwierdzenie, ale może na jego poparcie przytoczymy kilka liczb i faktów. Otóż obecnie nasze dywizje posiadają o wiele więcej czołgów, aniżeli miała ich cała armia polska w 1939 roku. Nie musimy przekonywać nikogo, że czołgi te zaliczane są przez specjalistów do najnowocześniejszych tego typu konstrukcji w świecie.

Miarą nowoczesności armii obecnie — jest najczęściej jej stopień mechanizacji. W 1939 roku na jednego żołnierza armii przedwrześniowej przypadało zaledwie 0,2 KM. W naszym obecnym wojsku wskaźnik ten wynosi około 40 KM. Takim wskaźnikiem legitymują się tylko najnowocześniejsze armie świata.

Technika — techniką, ale decydują przecież o wykorzystaniu tej techniki ludzie. Najpotężniejsza broń w nieumiejętnych rękach nie zostanie skutecznie wykorzystana. Z dumą podkreślamy więc, że Ludowe Wojsko Polskie posiada oddaną narodowi, świetnie wyszkoloną kadrę oficerską. Co czwarty oficer Wojska Polskiego posiada dziś wyższe wykształcenie.

Zmieniła się także struktura naszej armii. Pewnie zainteresuje Czytelników „Skrzydlatej Polski" fakt, że ponad 30 proc. całych sił zbrojnych stanowi lotnictwo. I to lotnictwo nowoczesne, uzbrojone we współczesny sprzęt, latający z prędkościami naddźwiękowymi. Nasze Wojska Obrony Powietrznej Kraju są uzbrojone w kierowane pociski rakietowe klasy „ziemia-powietrze". Aby strącić samolot ewentualnego napastnika, wystarczy nam dzisiaj jedna rakieta. Warto

w tym miejscu przypomnieć, że artyleria przeciwlotnicza — jak wynika ze statystyk — potrzebowała na to 400—800 pocisków.

Ale zagadnienia obronności to obecnie nie tylko sprawa ludzi w mundurach Przy obecnych zasadach prowadzenia walki — do obrony musi być przygotowany cały naród. Nie wszyscy zapewne o tym wiedzą, ale poczyniliśmy wiele kroków rozwijając skutecznie powszechny system obrony terytorialnej kraju. Dziś siły obronne naszego kraju składają się z dwóch zasadniczych części: wojsk operacyjnych, które w ramach połączonych sił armii krajów socjalistycznych gotowe są do walki z wrogiem na froncie i z wojsk obrony terytorialnej, które w wypadku zagrożenia będą zabezpieczały nasze terytorjum i ludność przed działaniem lotnictwa, rakiet i desantów powietrznych.

Duży wkład w dzieło umacniania obronności naszego kraju wnoszą organizacje społeczne jak Liga Obrony Kraju i wiele innych, wśród których nie brakuje także Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Lotnicy sportowi to także rezerwa naszej ludowej obronności.

Przeglądem sił obronnych Polski Ludowej będzie defilada wojskowa w dniu 22 Lipca w Warszawie. Pójdą w szeregach ubrani w historyczne stroje wojowie i huzarzy. Za nimi przedefilują transportery, czołgi i rakiety. Przemkną nad głowami w imponujących szykach nasze samoloty odrzutowe.

Nie przypadkowo bowiem w dniu Święta Powstania Polski Ludowej mówimy o obronności. Nasze Państwo powstało bowiem dzięki temu, że potrafiliśmy skutecznie się bronić.

Jesteśmy bogatsi w tysiącletnie doświadczenia. Wyciągamy z tych doświadczeń właściwe wnioski.

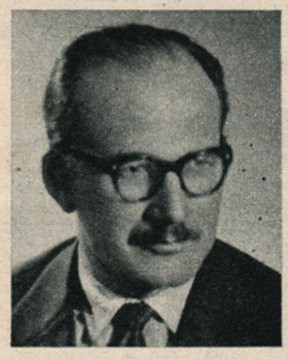
Tekst i zdjęcia:

JANUSZ SZYMAŃSKI

CHLUBNE TRADYCJE

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

ANTONI CHOJCAN
Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Wrocławskiego. Ukończył OSL w Dęblinie. Pilot. Z lotnictwem sportowym związany od 1948 r.; zajmował w nim szereg odpowiedzialnych stanowisk, m. in. wiceprezesa Zarządu Okręgu Krakowskiego Ligi Lotniczej i komendanta CWL w Krośnie. Jeden z inicjatorów i współorganizator Samolotowych Rajdów Dziennikarzy i Pilotów, których każdorazowo był kierownikiem. Laureat nagrody miasta Wrocławia 1964 r. Na samolotach wylatał ponad 1 000 h.



MIECZYSŁAW CZEMPIŃSKI
Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Poznańskiego. Z lotnictwem sportowym związany od 1937 r., w którym ukończył kurs szybowcowy w Fordonie i kurs spadochronowy w Poznaniu. Po wojnie, wraz z innymi, reaktywował działalność Aeroklubu Poznańskiego, którego jest długoletnim członkiem władz. Pilot-instruktor, pilot szybowcowy I klasy, startował w krajowych zawodach szybowcowych (1950—1951).

ZYGMUNT DUBICKI
Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Długoletni członek i działacz Aeroklubu Lwowskiego. W 1938 r. pracował przy organizowaniu pierwszej Krajowej Wystawy Lotniczej we Lwowie. Po wojnie pracował w Oddziale Lotnictwa Cywilnego w Katowicach i działał w Aeroklubie Śląskim, którego był członkiem władz. W 1948 r. ukończył Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników w Ligocie Dolnej, zdobywając licencję pilota sportowego.

Mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

W naszym kraju tradycje lotnicze są bogate i piękne. Imiona Polaków zapisały się trwale w historii lotnictwa światowego, aktywnym udziałem w jej tworzeniu.

Projekt zbudowania aparatu unoszącego się w powietrzu, jak podają kroniki, podjął w Polsce w XVII w. dworzanin króla Władysława IV T. Boratyni. Realne koncepcje m. in. w tej dziedzinie wysunął również Kazimierz Siemienowicz w opublikowanej w 1650 r. książce o artylerii, broni rakietowej i skrzydłach typu delta.

Pierwsze udane próby lotu balonu przeprowadzili w Polsce Jan Okraszewski, Jan Śniadecki i Jan Jaśkiewicz w 1784 r., a więc w rok później po sukcesach w tej dziedzinie bracia Montgolfier we Francji.

W sto lat później zasłynął prof. Stefan Drzewiecki, jako jeden z pionierów nauki, która utorowała drogę rozwojowi lotnictwa. Jego rozważania na temat teorii śmigła, prezentowane w latach 1890-tych, posłużyły w zbudowaniu po raz pierwszy samolotu i aktualne są po dziś dzień.

W gronie Polaków, którzy na przełomie XIX i XX wieku czynnie przysłużyli się sprawie rozwoju lotnictwa w kraju, występują m. in.: artysta malarz Czesław Tański — w dziedzinie lotów bezsilnikowych, Piotr Strzeszewski — założyciel „Koła Awiatorów" w Warszawie w 1909 r., konstruktorzy pierwszego polskiego samolotu, oblatanego w 1911 r. w Warszawie przez Scipio del Campo — inż. Stanisław Cywiński i inż. Czesław Zbierański. W lecie tegoż roku powstaje w Warszawie szkoła „Awiata".

Już wówczas Polacy włączają się aktywnie do lotów organizowanych w innych krajach. W lutym 1910 r. inż. Warchałowski zdobywa w Wiedniu nagrodę za 15-minutowy lot bez pasażera i 5-minutowy z pasażerem. W kwietniu 1910 r. Grzegorz Piotrowski, służąc w armii rosyjskiej przelatuje 37 km z Petersburga do Kronsztadtu. Do pionierskich zaliczyć też trzeba udane loty arktyczne, jakich dokonał — zamieszkały dziś w Warszawie — Jan Nagórski.

W latach I wojny światowej kończy szkoły pilotażu szereg Polaków w armiach zaborczych, wśród których znajdowali się znani dziś seniorzy lotnictwa: płk pil. Jerzy Borejsza, ppłk pil. Jan Kieżuń, kpt. pil. Antoni Mroczkowski oraz piloci Władysław Szyszkowski, Wacław Ulass i Paweł Zołotow.

To najstarsze pokolenie lotników wojskowych wraz z konstruktorami i lotnikami sportowymi bierze ten lub inny udział w tworzeniu lotnictwa w Polsce niepodległej.

★

Pierwsze polskie eskadry na ziemi ojczystej powstają w listopadzie 1918 r. na lotniskach w Warszawie, Krakowie i Lublinie, a od stycznia 1919 r. na lotnisku w Ławicy koło Poznania.

20 grudnia 1918 r. utworzono Dowództwo Wojsk Lotniczych przy Sztabie Generalnym. Wówczas też w Warszawie na lotnisku Mokotów otwarto Wojskową Szkołę Lotniczą, którą na wiosnę 1920 r. przeniesiono do Dęblina. W 1919 r. powstaje w Poznaniu Aeroklub Polski. W 1927 r. w Warszawie powstaje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, który przystępuje jednocześnie do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).

W tym czasie też powstają w Polsce pierwsze wytwórnie samolotów, lotnictwo komunikacyjne oraz początki lotnictwa sanitarnego.

Skrzydła polskie z roku na rok zdobywają sobie dużą popularność w społeczeństwie, dzięki aktywnemu udziałowi lotników w różnych imprezach krajowych i zagranicznych. Szczególnie głośny stał się lot por. pil. Bolesława Orlińskiego i sierż. Kubiaka w 1926 r. z Warszawy do Tokio i z powrotem.

Wówczas też, w trzy lata po słynnym przelocie przez Atlantyk (1926 r.) pilota amerykańskiego — Lindberga, tego samego wyczynu próbuje Idzikowski. Niestety — próba kończy się śmiercią pilota... Ale już w roku 1933 triumf w tym trudnym przelocie święci kpt. pil. Stanisław Skarżyński.

Sławne są u nas nazwiska Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury, którzy współdziałając w szlachetnej rywalizacji o opanowanie przestworzy z czołowymi lotnikami Europy, odnieśli wspaniałe zwycięstwo sportowe w Berlinie podczas Challenge'u w 1932 r.

Pionierzy lotnictwa polskiego: inż. Scipio del Campo i inż. Jan Nagórski z zainteresowaniem oglądają polskiego odrzutowca „Iskrę", w czasie niedawnego zjazdu seniorów lotnictwa w Dęblinie. Foto: J. Tobolski

Polacy odnoszą w tym okresie sukcesy także na innych frontach zdobywania przestworzy. W szybownictwie — Tadeusz Góra wykonuje w 1938 r. najdłuższy w tym czasie w Europie przelot szybowcowy (ponad 500 km), za co otrzymuje od FAI Medal Lilienthala.

W zawodach balonowych o puchar Gordon-Benetta wsławiło się wielu polskich pilotów, a wśród nich Zbigniew Burzyński i Franciszek Hynek, którzy w rezultacie kilku kolejnych zwycięstw puchar ten zdobyli na własność dla Polski.

Niemałym sukcesem w okresie międzywojennym poszczycić się też mogą polscy konstruktorzy, tacy jak twórca całej serii samolotów typu „P" — inż. Zygmunt Puławski, grupa: Rogalski, Wigura i Drzewiecki, będąca twórcą serii udanych samolotów „RWD". inż. Dąbrowski — twórca doskonałego bombowca „Łoś" oraz wielu innych.

★

Polskie lotnictwo wojskowe w chwili agresji niemieckiej przeciwko Polsce we wrześniu 1939 r. składało się z kilku ośrodków szkolenia, brygady bombowej, brygady pościgowej, dywizjonu morskiego i eskadr towarzyszących poszczególnym armiom na froncie. Z ogólnej liczby 745 samolotów, w jednostkach bojowych było około 400 maszyn, przy ogólnym stanie osobowym ok. 16 000 ludzi.

Sprzęt ten w zdecydowanej większości ustępował jakościowo samolotom lotnictwa niemieckiego, które ponadto miało kilkakrotną przewagę ilościową. Pomimo to lotnicy polscy walczyli po bohatersku. Wady przestarzałego sprzętu nadrabiali brawurą i atakiem na nieprzyjaciela z bliskiej odległości. Często klucz myśliwców, albo para, a nawet pojedyncze, atakowały ugrupowania złożone z kilkunastu bombowców Luftwaffe. Nie pojedyńcze były też wypadki, że lotnicy polscy szturmowali całe kolumny wojsk niemieckich.

Wszystko to sprawiło, że nieprzyjaciel ponosił duże straty. We wrześniowych walkach powietrznych myśliwcy nasi zniszczyli 126 samolotów niemieckich, a załogi bombowe zestrzeliły 11 maszyn. Najlepsze wyniki indywidualne osiągnęli: ppor. Stanisław Skalski (4), ppor. Hieronim Durwał (4), ppor. Czesław Główczyński (3), ppor. Włodzimierz Gedymin (3) i kpt. Mirosław Leśniewski (3).

Ponadto kilkadziesiąt samolotów zestrzeliła artyleria przeciwlotnicza. Z nowych źródeł niemieckich wynika, że Luftwaffe straciła w Polsce ponad 250 samolotów. Straty te są niewątpliwie duże, ale i lotnictwo polskie w ciągu dwóch tygodni uległo rozbiciu w 70 % i straciło dziesiątki doskonałych lotników.

W końcowym okresie kampanii wrześniowej większość pozostałego przy życiu stanu osobowego lotnictwa wyemigrowała do Francji i W. Brytanii oraz część dostała się do Związku Radzieckiego. Wszyscy opuścili oni kraj z myślą podjęcia walki na nowo, przy boku sojuszników.

Natomiast lotnicy, którzy pozostali w kraju i uniknęli obozów, włączyli się do ruchu oporu. To oni przeszkadzali okupantowi w wykorzystaniu do produkcji wojennej

Szlak bojowy i rejony działań ludowego Lotnictwa Polskiego.

polskich zakładów lotniczych, napadali na lotniska, organizowali łączność i przejmowanie zrzutów lotniczych dla partyzantów.

Wreszcie ludzie ci czynili przygotowania do przejęcia w odpowiedniej chwili całej bazy materiałowo-technicznej, będącej podstawą odbudowy lotnictwa polskiego w oparciu o własne zasoby.

Warunki takie powstały dopiero w drugiej połowie 1944 r. i na początku 1945 r., gdy żołnierze Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego wyzwolili nasz kraj.

Zanim jednak zaistniała taka sytuacja, utworzono na emigracji, we Francji i W. Brytanii oraz w Związku Radzieckim, wiele polskich jednostek lotniczych, które walnie przyczyniły się do zwycięstwa nad Niemcami hitlerowskimi.

★

W wyniku podjętych we Francji jesienią 1939 r. prac organizacyjnych, pierwsze polskie klucze myśliwskie w dniu 26.III.1940 r. skierowano na front. W sumie w kampanii francuskiej w 1940 r. wzięło udział polskie lotnictwo myśliwskie w kluczach przydzielonych do jednostek francuskich. Utworzony na wiosnę 1940 r. dywizjon bombowy oraz organizujący się dywizjon rozpoznawczy nie weszły do działań. Ogółem w walkach uczestniczyło 136 polskich pilotów.

Walki lotników polskich we Francji w 1940 r., to jedno nieprzerwane pasmo dalszych poświęceń i odwagi. Polaków nie peszyła liczebna przewaga Niemców. Odważni, aż do szaleństwa, atakowali wszędzie tam, gdzie dopadli przeciwnika, nawet w przypadku jego kilkakrotnej przewagi. Ogółem w obronie Francji lotnicy polscy zestrzelili 50 i 9/10 samolotów nieprzyjacielskich na pewno, 3 prawdopodobnie i uszkodzili 6 i 1/3.

Klęska Francji otwiera nowy rozdział w historii lotnictwa polskiego. W lipcu 1940 r. rozpoczęto bowiem formowanie w ramach Sił Powietrznych W. Brytanii dywizjonów polskich.

★

Pierwsze dwa dywizjony myśliwskie, 303 pod dowództwem ppłka Mieczysława Mümlera i 303 pod dowództwem mjra Zdzisława Krasnodębskiego, a później por. Witolda Urbanowicza, już w sierpniu weszły do działań w tzw. bitwie o W. Brytanię.

W bitwie tej trwającej do końca października 1940 r. szczególnie wsławił się 303 dywizjon, który odniósł największe sukcesy ze wszystkich biorących udział w bitwie angielskich dywizjonów, zestrzeliwując 110 samolotów niemieckich.

Również zasłynęli w tym okresie piloci 302 dywizjonu i około 50 Polaków walczących w dywizjonach angielskich. Ogółem bowiem Polacy zestrzelili wówczas 203 samoloty nieprzyjaciela na pewno, 35 prawdopodobnie, a 36 uszkodzili. W 1940 i 1941 r. sformowano w W. Brytanii 14 dywizjonów, w tym 8 myśliwskich i 4 bombowe. Ostatnią polską jednostką lotniczą na Zachodzie był 663 dywizjon obserwacyjny, sformowany w ramach II korpusu działającego we Włoszech. Początkowo polskie dywizjony wyposażone były w sprzęt brytyjski, a później otrzymały również częściowo samoloty amerykańskie. W sumie lotnictwo miało przeciętnie 214 samolotów w jednostkach bojowych.

Dywizjony polskie, zarówno myśliwskie jak i bombowe, brały udział we wszystkich fazach wojny na zachodzie od sierpnia 1940 r. do maja 1945 r., we wszystkich rodzajach zadań i walk toczonych w ciągu tych pięciu lat. Dywizjony bombowe poza olbrzymią ilością nocnych nalotów na niemieckie miasta i ośrodki przemysłowe — brały udział w obronie wybrzeża W. Brytanii (dywizjon 304), w przygotowaniu inwazji na kontynent, w lotach operacyjnych w celu wsparcia walk wojsk lądowych, w zrzutach broni i zaopatrzenia bojowego w okupacyjnej Polsce, szczególnie w krwawych dniach Powstania Warszawskiego (301 eskadra specjalna).

Lotnictwo myśliwskie walczyło w obronie Wysp Brytyjskich, osłaniało dzienne i nocne wyprawy bombowców, dokonywało „wymiatania" nieba nad Francją, osłaniało konwoje morskie oraz wspierało walkę floty i wojsk lądowych w okresie lądowania aliantów na kontynencie w czerwcu 1944 r.

★

Pierwsze polskie jednostki lotnicze zostały utworzone w Związku Radzieckim w latach 1943—1944. Jednostki te brały aktywny udział w wyzwoleniu Polski i stanowiły podstawę organizacji w kraju jesienią 1944 r. lotnictwa, jako rodzaju broni ludowego Wojska Polskiego.

Najpierw utworzono w Związku Radzieckim 22 lipca 1943 r., pod dowództwem kpt. Wacława Kozłowskiego, 1 eskadrę lotnictwa myśliwskiego. W dniu 20 sierpnia 1943 r. eskadrę tę przeformowano na 1 pułk lotnictwa myśliwskiego, któremu w październiku tegoż roku nadano nazwę „Warszawa". 1 kwietnia 1944 r. powstał 2 pułk nocnych bombowców „Kraków". W czerwcu tegoż roku pułk „Warszawa" pod dowództwem ppłka Jana Tałdykina i pułk „Kraków" dowodzony przez ppłka Józefa Smagę przeniesiono z Grigoriewskoje na lotnisko Gostomel pod Kijowem. W tym czasie rozpoczęto również szkolenie polskich lotników w różnych szkołach lotniczych Armii Radzieckiej.

Formowanie Lotnictwa Polskiego weszło w nową fazę z chwilą wyzwolenia w lipcu 1944 r. wschodniej Polski i utworzenia przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego.

Wówczas to przy wydatnej pomocy społeczeństwa odbudowuje się zniszczone przez okupanta lotniska. Pierwsze bojowe samoloty polskie w liczbie 40 maszyn typu Jak-1, pilotowane przez ppłka Jana Tałdykina, mjra Medarda Koniecznego, mjra Tadeusza Wicherkiewicza, kpt. Stanisława Lisieckiego, por. W. Gaszyna, ppor. Michała Jakubika oraz chorążych: Edwarda Chromego, Jerzego Czownickiego, Juliana Szwarca, Stefana Łazara, Mieczysława Podgórskiego i innych, wylądowały na ziemi ojczystej w Dysie pod Lublinem 17 sierpnia 1944 r. W ślad za nimi przybyło również do kraju ponad 30 samolotów 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", typu Po-2.

W tym czasie przybył także do Polski ze Związku Radzieckiego powstały tam pułk lotnictwa szturmowego, który nazwano później 3 plsz. Wszystkie te jednostki były wyposażone w sprzęt produkcji radzieckiej.

30 sierpnia 1944 r. wspomniane pułki połączono w jeden związek taktyczny pod nazwą 1 Polska Dywizja Lotnictwa. W dwa miesiące później jednostka ta otrzymała nazwę: 4 Mieszana Dywizja Lotnicza.

Wówczas rozpoczęto też organizowanie 1 Polskiego Mieszanego Korpusu Lotniczego, w składzie trzech dywizji: 1 bombowej, 2 szturmowej i 3 myśliwskiej. Ponadto formowano szereg innych jednostek.

31 października 1944 r. utworzono w Zamościu najważniejszą instytucję lotniczą, a mianowicie Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego. Tam też w Zamościu, w grudniu tegoż roku, utworzono szkołę lotniczą i rozpoczęto szkolenie pilotów i innych specjalistów. 13 kwietnia 1945 r. szkołę tę zreorganizowano i sformowano dwie istniejące do dziś szkoły — Techniczną Szkołę Lotniczą w Zamościu i Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie, która przejęła piękne tradycje istniejącgo tam przed wojną „Gniazda Orląt". Do służby w lotnictwie powołano wówczas wielu lotników przedwojennych i setki młodych entuzjastów latania. W tym czasie przystąpiono również do odbudowy lotnictwa cywilnego. Pierwszą regularną linię lotniczą uruchomiono 26 marca 1945 r. na trasie Warszawa — Kraków — Rzeszów — Lublin.

W ten sposób lotnictwo w kraju zostało odbudowane już w ostatnim roku wojny, co zrealizowane zostało przy bardzo wydatnej pomocy Związku Radzieckiego. Powstałe wówczas instytucje i ośrodki w takiej czy innej formie kontynuują swą pracę do dnia dzisiejszego.

Działania bojowe ludowego Lotnictwa Polskiego rozpoczęte zostały 23 sierpnia 1944 r. wyprawą pułku myśliwskiego i szturmowego na stanowiska ogniowe nieprzyjaciela przed frontem 1 armii Wojska Polskiego w rejonie Warki. Od tego czasu walczący u boku Armii Radzieckiej żołnierz polski wspierany jest przez własne lotnictwo, zarówno pod Warką jak i w rejonie Warszawy, Pomorza i Berlina.

11 września 1944 r. dywizja lotnicza wspierała wojska lądowe wal-

CIĄG DALSZY NA STR. 8

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

ADAM DZIURZYŃSKI

Długoletni kierownik szkoły szybowcowej na Żarze (1947—1950 i 1957—1966). Szkolenie szybowcowe rozpoczął w 1933 r. Instruktor szkoły szybowcowej w Bezmiechowej (1936—1939), kierownik szkoły Polichno-Pińczów (V—VIII.1939). W czasie wojny w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Pilot doświadczalny SZD w Bielsku-Białej (1951—1956). Uczestnik zawodów szybowcowych (1935, 1937, 1938 i 1948). Wyszkolił i wychował znakomitych szybowników polskich (m. in. T. Górę, E. Makulę, J. Adamka). Jako pierwszy Polak otrzymał od FAI dyplom P. Tissandiera.

FRANCISZEK GOŁATA

Działalność w lotnictwie rozpoczął od modelarstwa w 1932 roku. Ukończył Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy (1937—1939). W pilotażu szybowcowym szkolił się w Ustianowej (1938). Uprawnienia instruktora samolotowego zdobył w Ligocie Dolnej (1946). Współorganizator i ofiarny działacz Aeroklubu Bydgoskiego; długoletni instruktor, szef wyszkolenia i kierownik szkoły szybowcowej w Fordonie. Działacz Ligi Lotniczej w Bydgoszczy. Na szybowcach i samolotach wylatał ponad 4 000 godzin.

MICHAŁ GOSZCZYŃSKI

Kierownik redakcji książek samochodowych i lotniczych w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności w Warszawie. Z lotnictwem związany od 1936 r. Ukończył kurs szybowcowy w Ustianowej (1938) i był w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W czasie wojny w Polskich Siłach Lotniczych na Zachodzie. W latach 1947—1951 kierował w DLC całokształtem szkolenia samolotowego w aeroklubach; kierownik wyszkolenia w ZG Ligi Lotniczej (1951—1953) i w ZG LPŻ. Instruktor społeczny w Aeroklubie Warszawskim, którego jest członkiem honorowym. W latach 1958—1960 wiceprezes Aeroklubu PRL. Wylatał ogółem 2 700 h.

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

TADEUSZ GÓRA

Major-pilot Wojsk Lotniczych. Zasłużony Mistrz Sportu. Z szybownictwem zetknął się w 1934 r. Szkolił się w Bezmiechowej. Uczestnik wielu zawodów szybowcowych w kraju i za granicą. W 1938 r. wykonał najdłuższy przelot szybowcowy w Europie — 577,8 km, za co otrzymał od FAI, jako pierwszy Polak, Medal Lilienthala. Jako pierwszy Polak, a drugi pilot na świecie, zdobył też złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Zasłużony pilot-instruktor, szkolił na Żarze i w Aeroklubie Bielsko-Bialskim. W czasie wojny w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie.

WŁADYSŁAW JANICA

Dyrektor Lotniczych Zakładów Naprawczych APRL w Krośnie. Pilot. Współbudowniczy wojskowego obozu szybowcowego w Ustianowej i potem kierownik techniczno-warsztatowy tego ośrodka (1934—1939). Kierownik warsztatów szybowcowych w Bielsku (1945—1948). Dyrektor Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego (1951—1952). Szef techniczny w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej, ZG LPŻ i ZG APRL. Szef techniczny imprez międzynarodowych i ekip polskich szybowników startujących za granicą. Posiada dyplom FAI — P. Tissandiera.

WŁADYSŁAW KUCZERA

Z lotnictwem związany od 1926 roku jako działacz LOPP. Szkolenie w pilotażu szybowcowym odbył w 1932 r. w Czerwonym Kamieniu i w Bezmiechowej. Współzałożyciel Aeroklubu Jeleniogórskiego i jego wieloletni aktywny działacz i członek władz; był m. in. wiceprezesem (1946—1949 i 1957—1960), a od 1961 r. do chwili obecnej piastuje godność prezesa Zarządu AJ. Czynnie przyczynił się do rozwoju klubu, biorąc m. in. aktywny udział w budowie hangarów na lotnisku w Jeleniej Górze.

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

czące o Pragę. 13 września 1944 r. częścią sił przystąpiła do działań na korzyść powstańców Warszawy, dokonując zrzutów żywności, broni i amunicji. W następnych dniach, nie zaprzestając zrzutów, dywizja wspierała oddziały 1 armii WP walczące o przyczółki na lewym brzegu Wisły. Udział dywizji lotniczej w walkach o Warszawę w dniach 11—24 września 1944 r. wyraża się liczbą 609 lotów bojowych, wykonanych w czasie 818 godzin. Z tego w czasie 183 lotów dokonywano zrzutów, dostarczając powstańcom 33,2 tony żywności oraz skrzynki z bronią i amunicją. W rejonie Warszawy polskie pułki lotnicze operowały aż do całkowitego wyzwolenia stolicy.

Od 4 lutego przystąpiono do wykonywania zadań na korzyść oddziałów polskich i radzieckich szturmujących Wał Pomorski. W dniach od 9 do 14 lutego pułk szturmowy dywizji bombardował okrążone zgrupowania nieprzyjaciela w Pile. W następnych dniach prowadzono rozpoznanie i atakowano oddziały nieprzyjaciela oraz jego transporty kolejowe w okolicach Chojnic, Białego Boru, Szczecinka, Złocieńca, Czaplinka i Mirosławca. W dniach 1—3 marca 1945 r. dywizja wspiera działania 1 armii WP na kierunku Żabinek, Złocieniec. W dniach 9—16 marca 1945 r., podczas walk 1 armii WP o Kołobrzeg, dywizja bombardowała punkty oporu nieprzyjaciela w mieście, port i transport morski. Następnie aż do pierwszych dni kwietnia dywizja prowadziła rozpoznanie ruchu okrętów nieprzyjaciela wzdłuż wybrzeża morskiego od Kołobrzegu do Kamienia Pomorskiego oraz atakowała jego ugrupowania wojskowe na wyspie Wolin.

W operacji berlińskiej wzięło udział około 300 samolotów z 9 pułków bojowych oraz około 30 maszyn jednostek łącznikowych ludowego Lotnictwa Polskiego. 16 kwietnia wspierając działania 1 armii WP weszły do walki pułki 4 mieszanej dywizji lotniczej, a 24 kwietnia pozostałe jednostki.

Podobnie jak w poprzednich walkach lotnicy atakowali oddziały nieprzyjaciela wszędzie tam, gdzie stawiał on opór nacierającym jednostkom radzieckim i polskim. Głównym obiektem ataku naszych lotników były baterie artylerii, moździerzy, czołgi i kolumny zmechanizowane w rejonach Wriezen, Alt-Retz, Bad Freienwalde, Eberswalde, Heckelberg, Oranienburg, Fehrbellin, Friesack i Sandau nad Łabą. Jednocześnie klucze myśliwskie, z właściwą sobie odwagą, ścigały każdy napotkany samolot niemiecki.

Nad Łabą i Hawelą lotnicy nasi spotkali się w powietrzu z lotnikami walczącymi z hitlerowskim najeźdźcą w armiach sojuszniczych na Zachodzie. Było to w ostatnich dniach II wojny światowej, w której lotnictwo polskie bez przerwy od samego początku walczyło i odegrało poważną rolę. I chociaż w tragicznych dniach września 1939 roku lotnictwo nasze wraz z całą armią poniosło klęskę, to jednak do końca wojny nie było ani jednego roku, w którym by nie brało ono udziału w walkach z hitlerowskim najeźdźcą.

Ogółem polskie jednostki lotnicze na frontach II wojny światowej wykonały około 110 000 lotów bojowych, zestrzeliły 967 samolotów, 202 prawdopodobnie i 287 uszkodziły. Ponadto zestrzeliły 190 bomb V-1 oraz zniszczyły wiele innego sprzętu bojowego, jak dział artyleryjskich, czołgów, moździerzy, samochodów, okrętów itp.

W porównaniu do utworzonych na emigracji sił powietrznych innych krajów okupowanych przez Niemcy, lotnictwo polskie walczące na Wschodzie i Zachodzie dokonało największego wysiłku. Lotnicy polscy zdobyli sobie powszechne uznanie sojuszników za swą odwagę i ofiarność.

★

Po zakończeniu wojny Polska wkracza zdecydowanie na tory budownictwa socjalistycznego. Wraz z tym, jak rozwijał się kraj, rozwijało się jego lotnictwo.

Do służby w lotnictwie wojskowym zgłosiło się wówczas wielu lotników z rozformowanych polskich dywizjonów lotniczych w W. Brytanii, jak zasłużeni piloci (obecnie pułkownicy): Marian Duryasz, Witold Łokuciewski, Stanisław Skalski, Stefan Witorzeńć i inni. Dziesiątki lotników z czasów wojny włączyły się również do pracy w lotnictwie cywilnym, sportowym, sanitarnym, gospodarczym i w przemyśle lotniczym.

W pierwszych latach powojennych odbudowano zniszczony przez okupanta przemysł lotniczy i całkowicie go unowocześniono. Utworzono wówczas również takie placówki naukowo - badawcze jak: Instytut Lotnictwa, Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych i Szybowcowy Zakład Doświadczalny.

Twórcza myśl naszych konstruktorów, znana z okresu przedwojennego, zaczęła owocować w kraju bezpośrednio po zakończeniu wojny. Już w listopadzie 1945 r. został oblatany pierwszy polski samolot powojenny — „Szpak-2", konstrukcji inż. Tadeusza Sołtyka. Dziełem inż. Sołtyka jest również samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies" oraz pierwszy polski samolot odrzutowy, także o przeznaczeniu szkolnym, TS-11 „Iskra". W 1950 roku dokonano pierwszych lotów na śmigłowcu doświadczalnym konstrukcji inż. B. Żurakowskiego. Zakłady przemysłu lotniczego, prócz budowy samolotów polskiej konstrukcji, podjęły w latach 1950-tych produkcję nowoczesnych samolotów na licencji radzieckiej.

Wszystko to sprawiło, że polskie lotnictwo wojskowe można było w latach 1950 rozbudować i wyposażyć w samoloty poddźwiękowe o napędzie odrzutowym. Po 1960 r. weszły w skład wyposażenia lotnictwa także samoloty myśliwskie o prędkości naddźwiękowej.

W latach powojennych, a zwłaszcza po 1950 roku, nastąpiła również dalsza specjalizacja lotnictwa i wzrost jego znaczenia w życiu gospodarczym i społecznym. Np. restytuowane w 1945 roku Polskie Linie Lotnicze „Lot" osiągnęły w 1963 roku 17-krotnie wyższe przewozy niż w 1938 r.

Od 1955 r. w walce o zdrowie człowieka w zorganizowanej formie bierze aktywny udział lotnictwo sanitarne.

Wreszcie utworzone w 1960 r. pod opieką Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lotnictwo gospodarcze z każdym rokiem okazuje coraz bardziej efektywną pomoc naszemu rolnictwu i leśnictwu.

Utworzenie Lotnictwa Polskiego i jego rozwój jest dziełem trzech pokoleń lotników i różnych specjalistów lotniczych. Ich czyny i umiłowanie służby w powietrzu tworzą historię i wspaniałe tradycje Lotnictwa Polskiego.

„Na tych pięknych tradycjach — powiedział Główny Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski na zjeździe seniorów lotnictwa polskiego w Dęblinie — szkoli się młode pokolenie pilotów, czerpią oni przykład z bogatej skarbnicy doświadczeń swych starszych kolegów, kontynuują i pomnażają te tradycje".

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

Czerwcowy zjazd seniorów lotnictwa w Dęblinie był spotkaniem historii ze współczesnością naszego lotnictwa. Na zdjęciu z lewej widzimy (od prawej): nestora lotnictwa — Pawła Zołotowa, znakomitego pisarza — Janusza Meissnera i płka pil., b. pilota pułku „Warszawa" — Edwarda Chromego. Na zdjęciu z prawej: polski „naddźwiękowiec". Foto: J. Tobolski i J. Szymański

Warto pomarzyć

KIEDYŚ marzyłem o wyjeździe za granicę. Roiły mi się sny o zamorskich krainach, pustynie Afryki walczyły w mej wyobraźni o pierwszeństwo z dżunglami Amazonii, zaś jeśli już walczyłem na szpady o czyjeś tzw. względy, to oczywiście tylko w krużgankach zamku Carcasonne lub na dziedzińcu pałacu Sforzów. Eh, miał człowiek w snach pomysły, niewybaczalnie młodzieńcze: skakało się jak Edmund Dantes z wieży zamku If do morza, potem wzorem Skarżyńskiego przemierzało przestrzenie nad oceanem, by wreszcie... Nie, tego nie powiem. (Chociaż, właściwie, jesteśmy sami swoi, więc powiem: ostatnio, jak pamiętam, przelatywałem Jakiem-18 przez tunel pod Mont Blanc. Redakcyjny kolega, gdy go poprosiłem o wytłumaczenie snu, ponieważ ma w domu egipski przedwojenny sennik, najpierw nerwowo się uśmiechnął, a potem... poradził mi, abym wziął udział w Rajdzie).

Tak też i zrobiłem. I od tej pory, tzn. od 1962 roku, już nie mam żadnych snów cudzoziemskich. Już nie pojedynkuję się na terenie Francji lub Włoch, bo i po co (a poza tym koledzy w redakcji powiedzieli, że nigdy nie słyszeli, aby łysy się pojedynkował). Zszarzały blanki toskańskich castelli, przybladł błękit Lago Maggiore, a zieleń lasów Alaski nie jest już tak intensywna.

Bowiem to, co ujrzałem z pokładu samolotu lecącego nad mym rodzinnym krajem, przewyższa najwymyślniejsze widowiska z marzeń sennych. Tak, rzeczywistość, którą oglądam z powietrza od pięciu lat, jest bogatsza od obrazów, jakie człowiek oglądać może w snach.

Eh, Boże, chciałoby się tak wsadzić wszystkich tych, co „mają za złe", co ubolewają (nad losem ojczyzny), co na widok autentycznego jankesa z włosami ostrzyżonymi na „crew cut" siusiu robią z zachwytu, tych wyalienowanych, sfrustrowanych i zakompleksionych, chciałoby się ich wsadzić... nie, wcale nie tam, tylko do kabiny rajdowego Jaka i posłać z dobrym pilotem nad Polskę.

Ręczę, że jeśli są to istoty myślące, to przetarłyby dziesiątki i setki razy oczy w zdumieniu.

Polska roku 1966 — to kraj wspaniały przez harmonijne zespolenie w krajobrazie elementów czystej przyrody ze znamionami najnowocześniejszej techniki, szybko rozbudowującego się przemysłu, olbrzymich budowli fabryk, zapór, linii przesyłowych, kopalń, stoczni.

Wszędzie, na wschodzie czy na zachodzie kraju, północy czy południu, z pokładu samolotu widać jak na dłoni efekty ciężkiej pracy ludzkiej nad pomnożeniem bogactwa Ludowej Polski.

Przyjdźcie, kochani, zobaczycie sami, co to znaczy Konin. To już nie powiatowa mieścina, wegetująca nad leniwymi wodami Warty, zapomniana przez Boga i ludzi. Konin 1966 — to zapierający dech w piersiach gigant przemysłu, to supernowoczesne kopalnie węgla brunatnego, to bajkowe elektrownie i szokująca swą urodą — huta aluminium.

Przyjdźcie, zobaczcie co to znaczy legnicko-lubińskie zagłębie miedziowe. Obejrzyjcie szyby wiertnicze w Lubinie czy Polkowicach, porównajcie (choćby z fotografii) wygląd takiego np. Lubina z dnia dzisiejszego — z Lubinem sprzed lat dziesięciu.

Pofatygujcie się, popatrzcie na rosnące jak grzyby po deszczu kopalnie — laboratoria Rybnickiego Okręgu Węglowego. Porównajcie, jak wyglądają one, wybudowane niedawno, właśnie w Polsce Ludowej, z tymi, które budowane były przed laty.

Odwiedźcie polskie porty — Gdańsk, Gdynię, Szczecin. Zobaczcie na własne oczy, jakie budujemy w stoczniach statki, jak je wyposażamy, przypatrzcie się, jaką te pływające cuda mają linię (Polskie statki słyną z urody we wszystkich portach świata, to fakt).

Popatrzcie z kabiny samolotu na potężne, nie istniejące jeszcze na mapie, a leżące na trasie waszego lotu, hale i kominy nowych fabryk, które już dały, albo dadzą wkrótce, pracę tysiącom rąk.

Zapamiętajcie dobrze — ogólny widok mijanych po drodze miast, zachowajcie w oczach ich nowe dzielnice mieszkaniowe, odrestaurowane zabytki architektury, przypatrzcie się tym 10 i 14 piętrowym wieżowcom wznoszonym jeszcze często obok pól z żytem i pszenicą. Zauważcie też, że budowniczowie tego wszystkiego to ludzie nie tylko zdolni, ale i wrażliwi na piękno. Nie lubią psuć natury, chcą jej piękno uzupełniać, towarzyszyć mu.

A jeśli już bardzo jesteście zmęczeni przemysłem, bo jest go dużo, to zajrzyjcie, proszę, na Ostrów Lednicki. To niedaleko Gniezna. Ujrzycie tam, na tajemniczej, niezwykłej piękności wyspie, położonej wśród wód malowniczego jeziora, coś co was głęboko wzruszy i serce wasze pobudzi do żywszego bicia: prastare, autentyczne, dobrze zachowane ruiny książęcego dworu z X wieku, jeden z najważniejszych zabytków architektonicznych z okresu powstawania państwa polskiego. To tutaj prawdopodobnie, jak żmudnie do tego dochodzą uczeni, Bolesław Chrobry podejmował cesarza Ottona III i stąd cesarz udał się pieszo, po drodze wyłożonej suknem, do katedry gnieźnieńskiej.

To tutaj, dopiero w roku 1960, ekipa płetwonurków dokonała sensacyjnego odkrycia: świetnie zachowanych resztek drewnianych mostów, łączących wyspę z brzegami jeziora. Mosty te, długości 428 m i 178 m, zostały spalone w czasie bitwy o Ostrów w XI wieku. Przy brzegach wyspy znaleziono liczne ślady toczonych tu **dziewięćset lat temu walk:** hełm ze śladem uderzenia, toporki bojowe, włócznię, groty, siekiery. Znaleziono też łódź długości 10 metrów, wydrążoną z pnia jednego drzewa.

A wracając do bazy — nie zapomnijcie o Warszawie, o tym mieście ukochanym przez Polaków nade wszystko. Nie będę wyliczał co tu moglibyście nowego i starego zobaczyć, nie ma na to miejsca. Przejdźcie się tylko Marszałkowską z północy na południe i popatrzcie na „wschodnią ścianę". To potężna, jakże piękna i nowoczesna wizja Warszawy dnia dzisiejszego, zmartwychwstałej do życia 21 lat temu.

Pełen uroku widok z lotu ptaka na rynek Nowego Miasta w Warszawie. Zdjęcie u góry: Rajdowy Jak-18 na trasie przelotu. Foto: B. Koszewski i E. Kupiecki

Wczoraj w telewizji Wojtek Młynarski śpiewał tak o Warszawie:

Bo ja, niech skonam, nad Paryża blaski,
Na Nowogrodzkiej wolę kurz warszawski...

Młody jeszcze, 25-letni, ale już mądry, wie co śpiewa. Równy chłopak. Ja też wolę ten kurz. O, właśnie go teraz zmył z rozgrzanej jezdni ciepły, lipcowy deszcz. Wicherek zapowiada piękną, słoneczną pogodę. Jakże tu nie uśmiechnąć się radośnie, jakże... nie pomarzyć. Ale nie o zagranicy. Po co.

JERZY ZARĘBSKI

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

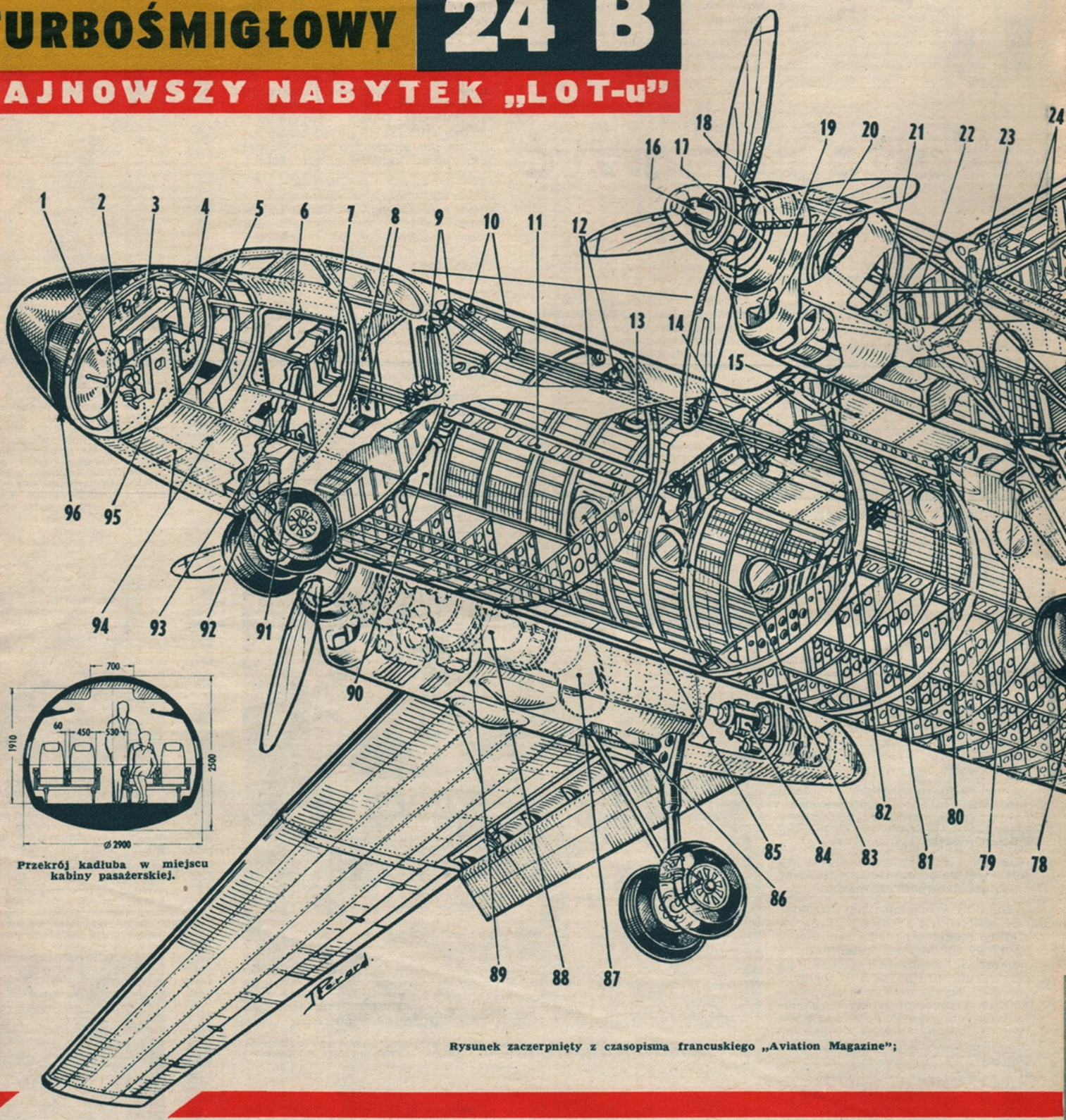
LEOPOLD KWIATKOWSKI
Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu. W lotnictwie od 1932 r., pilot-instruktor; szkolił w Bezmiechowej i we Lwowie. Jeden z pionierów szybownictwa na Ziemi Sądeckiej; współorganizator i kierownik szkoły szybowcowej w Tęgoborzu. Startował w krajowych zawodach szybowcowych (1935, 1936 i 1937). W czasie okupacji w lotniczym Ruchu Oporu. Współorganizator Aeroklubu Podhalańskiego i wieloletni szef wyszkolenia tego klubu. Posiada dyplom FAI — P. Tissandiera. Wylatał 2 500 h.

CZESŁAW MANKIEWICZ
Gen. dyw. pil., Dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Czynnie związany z lotnictwem sportowym ponad 20 lat. Długoletni wiceprezes ARP i Aeroklubu PRL. Działacz Ligi Lotniczej. Uprawia aktywnie sport szybowcowy; startował w krajowych zawodach szybowcowych (Lisie Kąty) i w szybowcowych mistrzostwach Polski (Leszno). Posiada złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami.

ANTONI MATHEUS
Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Gdańskiego, zasłużony działacz tego klubu od 1928 r. Pilot sportowy od 1933 r., instruktor. Działacz LOPP i członek Zarządu ARP (1938—1939). Kierownik Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Gdańsku (1945—1948). Sekretarz generalny Aeroklubu PRL (1960—1961). Obecnie kieruje pracą AG i jest równocześnie kierownikiem gdańskiego oddziału LZUGu.

PASAŻERSKI SAMOLOT TURBOŚMIGŁOWY AN-24 B

NAJNOWSZY NABYTEK „LOT-u"

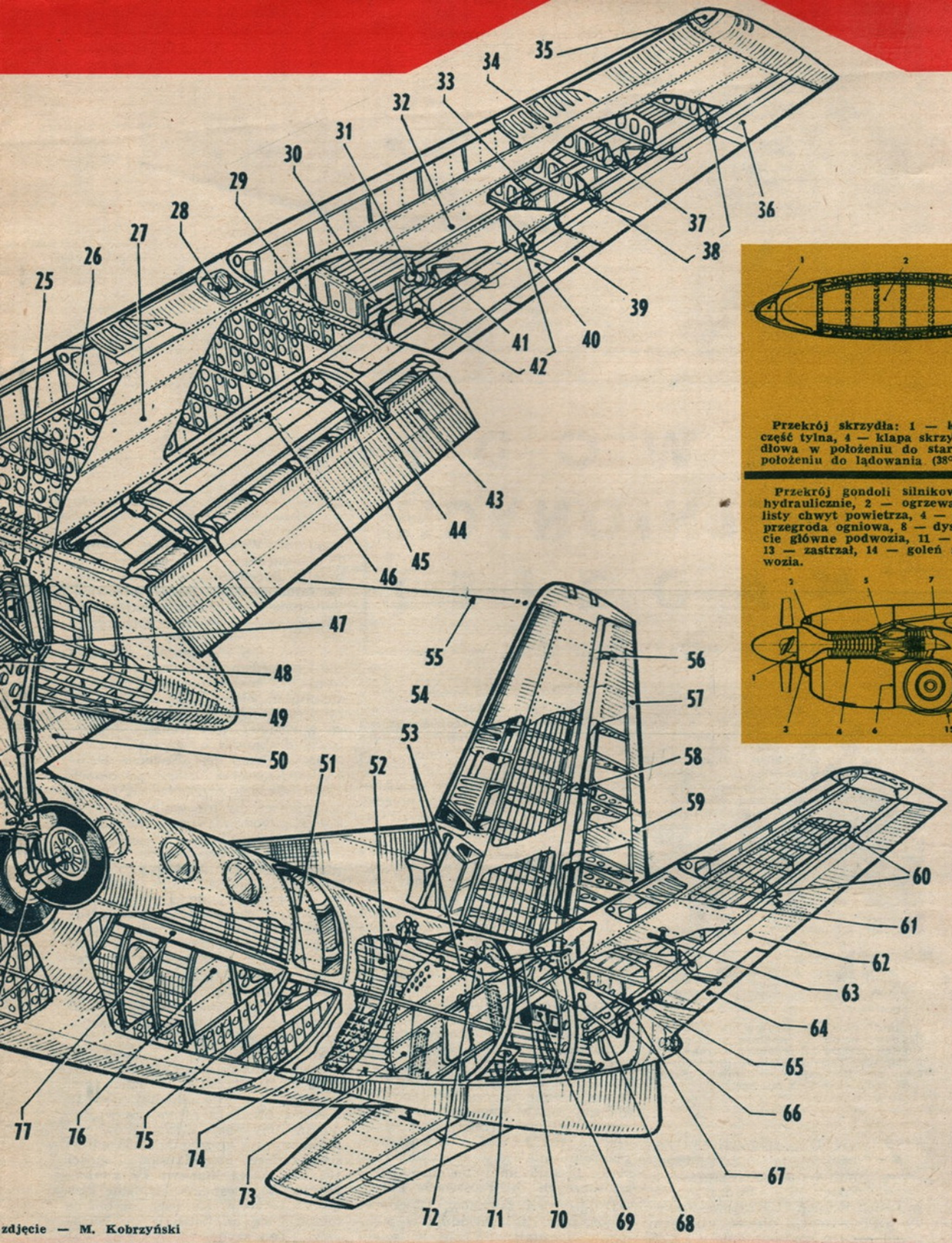


Przekrój kadłuba w miejscu kabiny pasażerskiej.

Rysunek zaczerpnięty z czasopisma francuskiego „Aviation Magazine";

Najnowszym samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT są 2-silnikowe radzieckie samoloty turbośmigłowe AN-24B, których dostawy zostały zapoczątkowane 22 marca br. Są to samoloty z serii 1965, zmodyfikowane wg życzeń PLL LOT. Mogą przewozić 48 pasażerów i są przeznaczone do obsługi linii zagranicznych łączących Polskę ze stolicami państw socjalistycznych oraz niektórych krajowych. Samoloty AN-24B wyróżniają się ekonomicznością oraz komfortem podróży. Zamieszczamy przekrój perspektywiczny oraz szczegóły konstrukcyjne tego nowoczesnego samolotu.

Oznaczenia: 1 — radar meteorologiczny, 2 — odbiornik ścieżki schodzenia systemu lądowania ILS, 3 — odbiornik lokalizatora ILS, 4 — odbiornik radarowy, 5 — przegroda przednia, 6 — pomieszczenie dla wyposażenia elektronicznego, 7 — napędy sterów, 8 — wyposażenie radiowe, 9, 74 — przekaźnik napędu sterów, 10, 12 — napęd sterów wysokości i kierunku, 11, 77 — kanał klimatyzacji kabiny, 13 — antena radiobusoli, 14, 34, 53, 54 — powietrzny kanał ogrzewczy instalacji przeciwoblodzeniowej, 15 — środkowa część płata ze zbiornikiem, 16 — śmigło przestawialne, 17 — wlot powietrza do silnika, 18 — elektryczna instalacja przeciwoblodzeniowa śmigła, 19 — wlot powietrza do chłodnicy oleju, 20 — wlot powietrza pomocniczego, 21 — przegroda ogniowa, 22 — łoże silnika, 23 — węzeł łoża silnika i podwozia, 24, 80, 82 — okucie skrzydła, 25 — łoże podwozia, 26 — wciągnik podwozia, 27 — zbiornik paliwa w skrzydle, 28 — reflektor do lądowania, 29 — podział technologiczny skrzydła, 30, 31 — napęd lotki, 32 — keson części skrajnej skrzydła, 33, 37 — przekaźnik napędu lotki, 35, 66 — światło nawigacyjne, 36 — lotka zewnętrzna, 38, 42 — okucie lotki, 39 — klapka, 40 — lotka wewnętrzna, 41 — krawędź przednia lotki, 43 — klapa skrzydłowa, 44 — prowadnica klapy, 45 — wciągnik klapy, 46 — napęd klapy, 47 — zawieszenie podwozia głównego, 48 — zastrzał goleni, 49 — podwozie główne, 50 — wewnętrzna klapa skrzydłowa, 51 — wejście pasażerskie, 52 — przedsionek i szatnia, 55 — antena radiowa, 56, 58, 60 — okucie steru, 57, 64 — klapka, 59 — ster kierunku, 61, 65 — dźwigar rurowy, 62 — ster wysokości, 63 — antena radiowysokościomierza, 67 — okucie stateczника, 68 — napęd steru wysokości, 69 — radiowysokościomierz, 70 — napęd steru kierunku, 71 — wyrzutnik racy oświetleniowej, 72 — przepust napędów sterów, 73 — przegroda tylna, 75 — schody wciągane do wnętrza, 76 — pomieszczenie toalety, 78 — hamulce tarczowe, 79 — usztywnienie, 81 — silnik napędu klap, 83 — wręga główna, 84 — przetwornica elektryczna, 85 — wyjście bezpieczeństwa, 86 — osłony pomocnicze, 87 — dysza wylotowa, 88 — silnik turbośmigłowy AI-24, 89 — osłona główna podwozia, 90 — drzwi, 91 — okucie podwozia przedniego, 92 — podwozie przednie, 93 — wciągnik podwozia przedniego, 94 — osłona podwozia przedniego, 95 — komora podwozia przedniego, 96 — osłona przednia kadłuba.



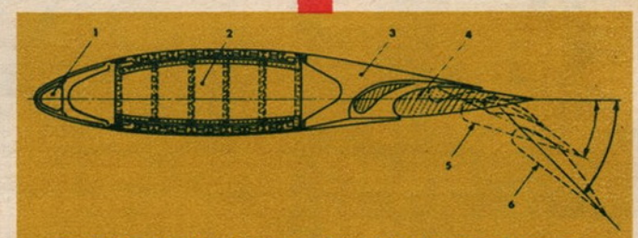
zdjęcie — M. Kobrzyński

DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 29,2 m, długość — 23,53 m, wysokość — 8,32 m, pow. nośna — 72,46 m², wydłużenie — 11,7. Ciężar własny — 13,3 T, całkowity — 20 T, max. przy starcie — 21 T, obciążenie powierzchni — 275 do 290 kG/m².

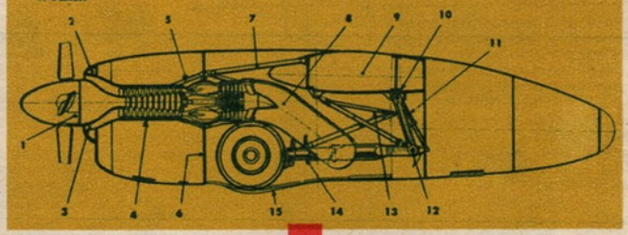
Osiągi przy ciężarze całkowitym 19,5 T: Prędkość przelotowa na wys. 6 000 — 450 do 500 km/h. Rozbieg — 500 m. Długość startu na przeszkodę 15 m — 870 m. Długość startu na przeszkodę 10 m z 1 silnikiem — 1 390 m (1 730 m przy ciężarze 21 T). Prędkość wznoszenia przy ziemi — 7,7 m/sek., na wys. 6 000 m — 3,4 m/sek. Czas wznoszenia na wys. 6 000 m — 17 min. 30 sek. Prędkość przeciągnięcia — 165 km/h. Długość lądowania znad przeszkody 15 m — 1 130 m (19 T), pułap praktyczny — 9 000 m, z 1 silnikiem — 2 700 m. Zasięg przy ciężarze handlowym 5,5 T, z 45 min. rezerwą lotu — 650 km. Zasięg przy ciężarze handlowym 3,4 T (30 pasażerów) — 2 000 km. Zasięg max. bez rezerwy z ładunkiem handlowym 2,7 T — 3 250 km.

Silnik turbośmigłowy AI-24 — 2 seria, konstrukcji Iwczenki. Moc startowa — 2 550 KM. Śmigła 4-łopatowe metalowe AW-72. Długość — 2,435 m, ciężar — 600 kG, obroty turbiny — 15 100 obr/min., jednostkowe zużycie paliwa — 228 G/KM/h, jednostkowe zużycie oleju — 0,85 kG/h. Okres międzyprzeglądowy — 3 000 h pracy.



Przekrój skrzydła: 1 — krawędź natarcia, 2 — keson, 3 — część tylna, 4 — klapa skrzydłowa wciągnięta, 5 — klapa skrzydłowa w położeniu do startu (15°), 6 — klapa skrzydłowa w położeniu do lądowania (38°).

Przekrój gondoli silnikowej: 1 — śmigło AW-72 sterowane hydraulicznie, 2 — ogrzewanie powietrza wlotowego, 3 — kolisty chwyt powietrza, 4 — silnik AI-24, 5, 7 — łoże silnika, 6 — przegroda ogniowa, 8 — dysza wylotowa, 9 — keson, 10 — okucie główne podwozia, 11 — wciągnik, 12 — zawieszenie goleni, 13 — zastrzał, 14 — goleń z amortyzatorem, 15 — osłona podwozia.



ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

KAZIMIERZ MINDAK

Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Bydgoskiego. Ukończył szkołę podchorążych rezerwy lotnictwa w Dęblinie (1936), służył w 4 pułku lotniczym w Toruniu oraz był instruktorem w podoficerskiej szkole lotnictwa dla małoletnich. Szkolenie szybowcowe odbył w Bezmiechowej i w Ustianowej, zdobywając uprawnienia instruktora. Po wojnie szef pilotażu i kierownik wyszkolenia w Aeroklubie Bydgoskim, kierownik Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Bydgoszczy, potem dyrektor Okręgu Pomorskiego Ligi Lotniczej.

ANTONI PAWLICZEK

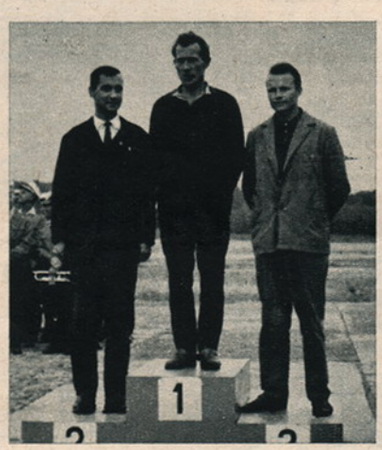
Działalność lotniczą rozpoczyna w 1928 r. od budowy szybowca szkolnego „ZP", na którym dokonuje pierwszego lotu na Śląsku w Zadolu koło Katowic. Uczestnik wyprawy szybowcowej Aeroklubu Lwowskiego do Bezmiechowej, gdzie w 1930 r. ukończył pierwszy w Polsce kurs instruktorów szybowcowych. Szkolił na szybowcach m. in. w ośrodkach śląskich: Pawłowie, Radzionkowie, Grodźcu i w Goleszowie, gdzie był pierwszym kierownikiem i instruktorem szkoły szybowcowej. Długoletni instruktor szybowcowy i działacz Aeroklubu Śląskiego w Katowicach. Członek honorowy tegoż aeroklubu.

JANUSZ PRZYMANOWSKI

Literat, publicysta, działacz społeczny. Pilot sportowy. Aktywny działacz lotnictwa sportowego w pierwszych latach po wyzwoleniu, członek władz ARP i Ligi Lotniczej, był m. in. sekretarzem generalnym ARP (1948—1951). Redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" (1945—1949), współzałożyciel tygodnika lotniczego „Skrzydła i motor" i redaktor naczelny tego pisma (1946—1949). Napisał szereg książek o tematyce lotniczej.

ZAWODY SPEŁNIONYCH NADZIEI

HENRYK KUCHARSKI



Najlepsi piloci II Krajowych Zawodów Szybowcowych na podium zwycięzców. Od lewej: Edward Popiołek (Kraków) — 2 miejsce, Tadeusz Dziuba (Szczecin) — 1 miejsce, Romuald Szamkołowicz (Szczecin — 3 miejsce.

ZAWODY spełnionych nadziei — tak bez przesady można nazwać rozegrane w dniach 16 — 30 czerwca br w Lisich Kątach II Krajowe Zawody Szybowcowe. Pisząc bowiem przed rokiem sprawozdanie z I KZS w Lisich Kątach, które zapoczątkowały właściwie ligi w szybownictwie, wyrażaliśmy życzenie, aby zawody przechodząc do dorocznej tradycji stały się terenem bezpośredniej walki dla rzeczywistego zaplecza naszych najlepszych szybowników i okazją do wyjścia na szersze wody szybowcowych talentów. Dziś z przyjemnością możemy donieść, że życzenia te nabrały realnych kształtów. Lisiokącka impreza, drugie po mistrzostwach Polski ogniwo ligowego systemu, spełnia wszystkie te nadzieje. Przypominamy tylko, co przyda się w dalszych rozważaniach, że I liga to mistrzostwa Polski, II liga — Krajowe Zawody Szybowcowe w Lisich Kątach. III liga — zawody regionalne, aeroklubowe lub międzyaeroklubowe.

Tymczasem przejdźmy jednak do przebiegu tegorocznych zawodów w Lisich Kątach. 16 czerwca br, po uroczystym otwarciu, 24 pilotów wyruszyło na start. Wśród nich znalazło się 10 spadkowiczów z ubiegłorocznych mistrzostw Polski oraz zwycięzcy zeszłorocznych zawodów regionalnych. Ponadto piloci z memoriału Bitnera. Całą liczbę uzupełniali dwaj piloci jugosłowiańscy z Sarajewa — Ismet Sećić i Jaksa Minić. Ich koledzy Miodrag Marić i Gustaw Ajdić latali poza konkursem.

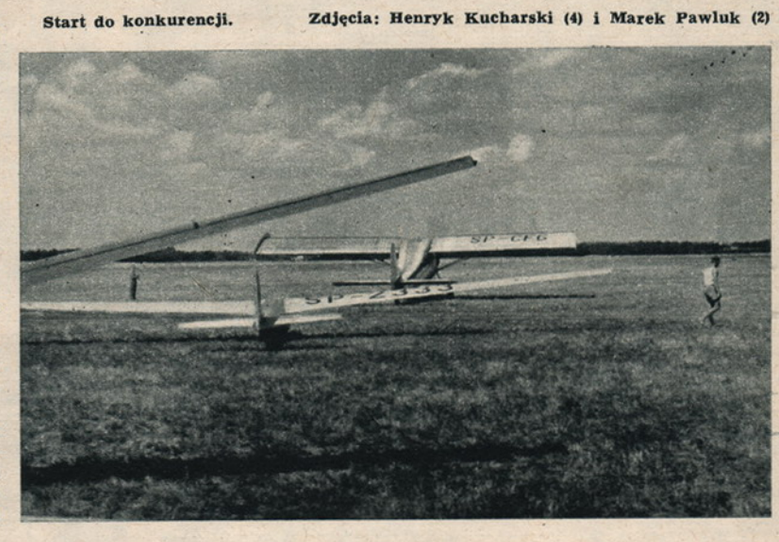
Na starcie konkursowe „Muchy Standard" gotowe do lotu. Kierownik sportowy Walenty Hardt wyznacza **I konkurencję — przelot prędkościowy po trasie trójkąta Lisie Kąty-Zblewo-Przepałkowo-Lisie Kąty, długości 204,5 km.** Na trasie podstawy do 2 600 m i wznoszenia 2 — 4,5 m/sek. Są jednak i kryzysy. Pomimo to konkurencję zaliczyć trzeba do bardzo udanych, kończy ją bowiem aż 17 pilotów. Wygrywa **Marian Łuszpiński z Wrocławia,** który uzyskuje prędkość 65,7 km/h. Jugosłowianie zajmują dalekie miejsca. Później okaże się, że nie odegrają oni poważniejszej roli w zawodach. Pierwsze wyniki nie dają rozpoznania w układzie sił. Jeszcze wszyscy mają szanse na miejsce w pierwszej dziesiątce, premiowanej startem w przyszłorocznych mistrzostwach Polski.

Drugi dzień zawodów, **17 czerwca br,** przywitał zawodników pięknymi, układającymi się w szlaki cumulusami i 5-metrowymi wznoszeniami. Wyłożono więc szybko **II konkurencję — prędkościowy przelot docelowo-powrotny po trasie łamanej Lisie Kąty-Piotrowice-Człuchów-Lisie Kąty, długości 264 km.** Z czasem warunki pogorszyły się. „Do domu" trzeba było lecieć nie tylko pod wzmagający się wiatr ale i pod rozmywającymi się chmurami. Na mecie pierwszy melduje się **Julian Ziobro** (75,4 km/h), który wystartował w zawodach dopiero w drugiej konkurencji. Wystartował doskonale, bo zaczął od zwycięstwa. Drugi jest Tadeusz Dziuba ze Szczecina, który po dwóch konkurencjach wychodzi na pierwsze miejsce, by nie oddać go aż do końca zawodów. Konkurencję kończy 15 zawodników.

18 czerwca br. Pogoda jak na zamówienie. **III konkurencja** jest więc odpowiednio długa i trudna — **prędkościowy docel-powrót Lisie Kąty-Mrągowo-Lisie Kąty, długości 334 km.** Na trasie pogoda pogorszyła się jednak do tego stopnia, że do mety doleciał tylko **Tadeusz Dziuba.** Oczywiście zwycięstwem tym umocnił się na pozycji lidera i zwiększył przewagę nad rywalami. Drugą pozycję umacnia też Franciszek Szachewicz z Warszawy.

Organizatorzy zacierają ręce. Pogoda ciągle dopisuje. Co dzień więc konkurencja. Nie inaczej jest **19 czerwca br.** Tym razem, ze względu na silny wiatr z kierunków południowych, wyznaczono **prędkościowy docel do Gdańska, długości 105 km, który stanowi IV konkurencję.** W niespełna godzinę po lotnym starcie pierwsze szybowce meldują się na lotnisku we Wrzeszczu. Ten szybowcowy sprint wygrywa jeden z najmłodszych ucze-

Start do konkurencji. **Zdjęcia: Henryk Kucharski (4) i Marek Pawluk (2)**



stników zawodów, 21-letni reprezentant Olsztyna Włodzimierz Przybyła (106,8 km/h). Drugie miejsce zajmuje jedyna kobieta startująca w zawodach, szybowcowa rekordzistka świata Wiera Kamińska z Białegostoku (106,2 km/h). W sumie 9 pilotów uzyskało prędkość ponad 100 km/h. Natomiast ukończyło konkurencję aż 23 pilotów. Różnice punktowe są niewielkie i nie przynoszą większych zmian w klasyfikacji ogólnej. Pecha ma tylko wicelider Franciszek Szachewicz, który lądując na trasie nie otrzymał za tę konkurencję ani jednego punktu. Po czterech konkurencjach na drugie miejsce wychodzi Edward Popiołek z Krakowa i utrzyma się na nim do końca. Na dalszych miejscach ciągłe zmiany i przetasowania. Walka trwa.

Po dniu przerwy, **21 czerwca br** szybowce znów znalazły się w powietrzu. Zadaniem dnia stanowiącym **V konkurencję** był **trójkąt Lisie Kąty-Piotrowice-Brachlewo-Lisie Kąty, długości 110 km.** Pogoda była na tyle dobra, że niektórzy piloci zdołali oblecieć trasę dwukrotnie. Wygrał ponownie międzynarodowy mistrz Czechosłowacji z 1964 roku **Julian Ziobro** (69,9 km/h), który w imponującym stylu odrabia absencję w I konkurencji i znajduje się już w pierwszej dziesiątce. Konkurencję kończy znów 23 zawodników.

Dwukrotny przelot po trasie trójkąta 110 km Lisie Kąty-Brachlewo-

Jeden z najmłodszych uczestników II KZS, 23-letni Adam Sosnowski z Białegostoku, był największym odkryciem lisiokąckiej imprezy. Wśród doborowej stawki zajął dobre 5 miejsce i do startu w przyszłorocznych mistrzostwach Polski brakuje mu tylko... złotej odznaki.

Piotrowice-Lisie Kąty stanowił VI konkurencję, którą rozegrano **22 czerwca br.** Wobec tego, że nikt nie doleciał do mety, potraktowano ją jako przelot po trasie nawigowanej. Podwójne zwycięstwo odnieśli w niej reprezentanci Szczecina. Współpracując z sobą na trasie **Romuald Szamkołowicz** przeleciał 120 km, Tadeusz Dziuba 110 km. Dopiero w tej konkurencji pierwsze sukcesy zaczyna odnosić najlepszy pilot jugosłowiański Ismet Sećić (3 miejsce). Po sześciu konkurencjach na trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji wychodzi Romuald Szamkołowicz, czwarty jest Franciszek Szachewicz, a piąty jeden z najmłodszych pilotów 23-letni Adam Sosnowski z Białegostoku. Takie miejsca zajmują oni ostatecznie w całych zawodach, choć kolejność ta w trakcie rozgrywania następnych konkurencji będzie się jeszcze zmieniać.

Wymarzona, cumulusowa pogoda utrzymywała się przez cały dzień **23 czerwca br.** Na **VII konkurencję** wyznaczono więc słusznie **prze-**

Tak dziękowali uczestnicy zawodów kierownikowi sportowemu Walentemu Hardtowi za niezwykle trafną ocenę warunków pogodowych i prawidłowe wyznaczanie konkurencji.

Wiera Kamińska (Białystok), Jerzy Góźdź (Ostrów) i najmłodszy uczestnik zawodów Andrzej Ruciński (Grudziądz) wywieźli z Lisich Kątów wiele doświadczenia i miłych wspomnień.

lot prędkościowy po trasie trójkąta Lisie Kąty-Człuchów-Inowrocław-Lisie Kąty, długości 300 km. Była to niewątpliwie koronna konkurencja zawodów. Pomimo długiej trasy, jak na możliwości „Much Standard", do mety doleciało 15 pilotów. Prędkości przelotowe nie były jednak rewelacyjne. Złożył się na to przede wszystkim fakt, że piloci zajmujący czołowe pozycje lecieli pasywnie, natomiast outsiderzy nie mieli na tyle odwagi i umiejętności, by przyśpieszyć tempo przelotu. Wygrywa raczej niespodziewanie **Jerzy Góźdź z Ostrowa** (58,2 km/h), ale tuż za nim plasuje się wielu pilotów z pierwszej dziesiątki. Z czołowych pilotów tracą wiele w tej konkurencji Adam Sosnowski (zdobywa tylko 280 pkt. w porównaniu z 1 000 pkt. zwycięzcy konkurencji) i Julian Ziobro (37 pkt.). Ten ostatni, na którym skupia się ogólna uwaga z powodu błyskotliwego latania, wylatuje z premiowanej dziesiątki.

Sytuacja staje się tym ciekawsza, że przez następnych kilka dni leje jak z cebra. A tymczasem czas nieubłaganie płynie. Chwilowe przejaśnienia nie pozwalają wyłożyć następnej konkurencji. Wreszcie kierownik sportowy nie wytrzymuje i w niedzielę 26 czerwca br. zarządza konkurencję — docel-powrót do Tucholi. Niewypał. Zresztą jedyny w tych zawodach. Czy zdoła się rozegrać równą liczbę 10 konkurencji? Czy w ogóle uda się przeprowadzić jeszcze jakąkolwiek konkurencję?

Wreszcie dzień 27 czerwca br przynosi już od wczesnych godzin rannych gęsto rozsiane i trochę przyciężkawe cumulusy. „Nos" kierownika sportowego każe mu wyłożyć optymalną konkurencję dnia. Jest nią **trójkąt Lisie Kąty-Zblewo-Przepałkowo-Lisie Kąty, długości 204,5 km,** która jak się później okazuje jest **ósmą i ostatnią konkurencją zawodów.** Wygrywa, już po raz trzeci, **Julian Ziobro (54,7 km/h).** Jugosłowianin Ismet Sećić jest, wraz z Józefem Gorszczyńskim, drugi w konkurencji (obaj po 48,8 km/h). Konkurencję kończy 5 pilotów. Pierwszą dziesiątkę muszą opuścić białostoczanie Wiera Kamińska i Czesław Zalewski. Na ich miejsce awansowali natomiast po ostatniej konkurencji Julian Ziobro i Józef Gorszczyński z Katowic. Ponadto szlify pierwszoligowców zdobyli oprócz tu wymienionych: Janusz Wasilewski z Wrocławia, Marek Pawluk ze Stalowej Woli i Henryk Lisiecki z Jeleniej Góry.

Tak więc w premiowanej startem w przyszłorocznych mistrzostwach Polski grupie 10 pilotów znalazło się aż siedmiu, którzy mają na swym koncie start w najpoważniejszej imprezie szybowcowej w kraju. Zwyciężyła więc rutyna, chociaż trzech nowicjuszy nie powinno przynieść wstydu w walce z najlepszymi. Wyniki ostateczne zawodów świadczą też, że nie było tu taryfy ulgowej, a zwycięstwo przypadło aktualnie najlepszym. Wysoki poziom sportowy mógł zadowolić najwybredniejszych. Blisko 30 tys. przelecianych kilometrów i ponad 1 000 wylatanych godzin mówi samo za siebie.

Organizatorzy jeszcze raz udowodnili, że stać ich na zorganizowanie dużych i dobrych zawodów. Wiele słów uznania należy się też władzom politycznym i administracyjnym Grudziądza i powiatu, ZM ZMS, które patronowało zawodom oraz miejscowym instytucjom i zakładom pracy za zainteresowanie i wydatną pomoc w przygotowaniu i organizacji II Krajowych Zawodów Szybowcowych.

WYNIKI II-LIGOWYCH KRAJOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH

(Lisie Kąty, 16—30 czerwca 1966 r.)

1.	TADEUSZ DZIUBA (Szczecin)	6 814 pkt,
2.	EDWARD POPIOŁEK (Kraków)	5 526 pkt,
3.	ROMUALD SZAMKOŁOWICZ (Szczecin)	5 476 pkt,
4.	FRANCISZEK SZACHEWICZ (Warszawa)	5 007 pkt,
5.	ADAM SOSNOWSKI (Białystok)	4 966 pkt,
6.	JANUSZ WASILEWSKI (Wrocław)	4 872 pkt,
7.	JULIAN ZIOBRO (Jelenia Góra)	4 767 pkt,
8.	JÓZEF GORSZCZYŃSKI (Katowice)	4 697 pkt,
9.	MAREK PAWLUK (Stalowa Wola)	4 674 pkt,
10.	HENRYK LISIECKI (Jelenia Góra)	4 611 pkt,
11.	CZESŁAW ZALEWSKI (Białystok)	4 178 pkt,
12.	WIERA KAMIŃSKA (Białystok)	4 170 pkt,
13.	JERZY GOŹDŹ (Ostrów Wlkp.)	4 074 pkt,
14.	ZBIGNIEW NOSZCZYK (Lublin)	4 032 pkt,
15.	PIOTR SZCZEPAŃSKI (Warszawa)	3 916 pkt,
16.	STANISŁAW RATUSIŃSKI (Zielona Góra)	3 891 pkt,
17.	ISMET SEĆIĆ (Jugosławia)	3 479 pkt,
18.	MARIAN ŁUSZPIŃSKI (Wrocław)	3 474 pkt,
19.	RYSZARD JARZĘBSKI (Inowrocław)	3 108 pkt,
20.	ZYGMUNT CHYŁA (Elbląg)	3 098 pkt,
21.	HENRYK PRZYBYSZEWSKI (Olsztyn)	2 735 pkt,
22.	WŁODZIMIERZ PRZYBYŁA	2 734 pkt,
23.	ANDRZEJ RUCIŃSKI (Grudziądz)	2 421 pkt,
24.	JAKSA MINIĆ (Jugosławia)	2 159 pkt,

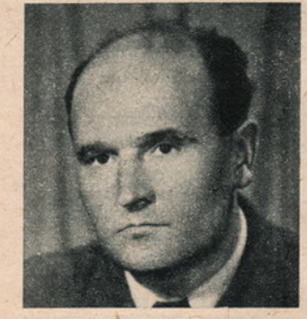
ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

TADEUSZ REJNIAK

Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej. Działalnością społeczną i zawodową związany z lotnictwem sportowym ponad 20 lat. Pilot sportowy, publicysta, autor książek o lotnictwie. Szczególnie czynny w działalności organizatorsko-kierowniczej Aeroklubu PRL; pełni szereg odpowiedzialnych funkcji, m. in.: sekretarza generalnego APRL (1956—1960), kierownika ekipy polskiej na szybowcowe mistrzostwa świata (1960, 1963 i 1965), był członkiem delegacji APRL na Konferencje Generalne FAI (1958—1962), jest stałym przedstawicielem APRL w Komisji Sportowej FAI, Członek honorowy Aeroklubu Warszawskiego.

ZBIGNIEW ROMANOWSKI

Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Białostockiego. W latach 1936—1939 ukończył szkołę podchorążych lotnictwa (grupa techniczna) w Warszawie. W czasie wojny w ZSRR. W sierpniu 1941 r. został zrzucony do Polski w składzie spadochronowej grupy wywiadowczo-dywersyjnej „Michała", pod dowództwem kpt. M. Arciszewskiego, która prowadziła działalność na rzecz sztabu generalnego Armii Czerwonej. Czynny udział w Powstaniu Warszawskim. Od 1957 r. członek Aeroklubu Białostockiego, którego działalnością kieruje od 1961 r. Pilot-instruktor.



TADEUSZ RUCIŃSKI

Wiceprezes urzędujący Aeroklubu Grudziądzkiego. Z lotnictwem sportowym związany od 1935 r., w którym to roku jest jednym z pierwszych członków koła szybowcowego w Grudziądzu. Współorganizator szkoły szybowcowej w Lisich Kątach i Aeroklubu Grudziądzkiego, którego jest długoletnim kierownikiem. Pilot-instruktor szybowcowy i samolotowy I klasy. Na samolocie wylatał ponad 1 200 godzin, na szybowcach — 400 h.

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

KAZIMIERZ TYRLIK

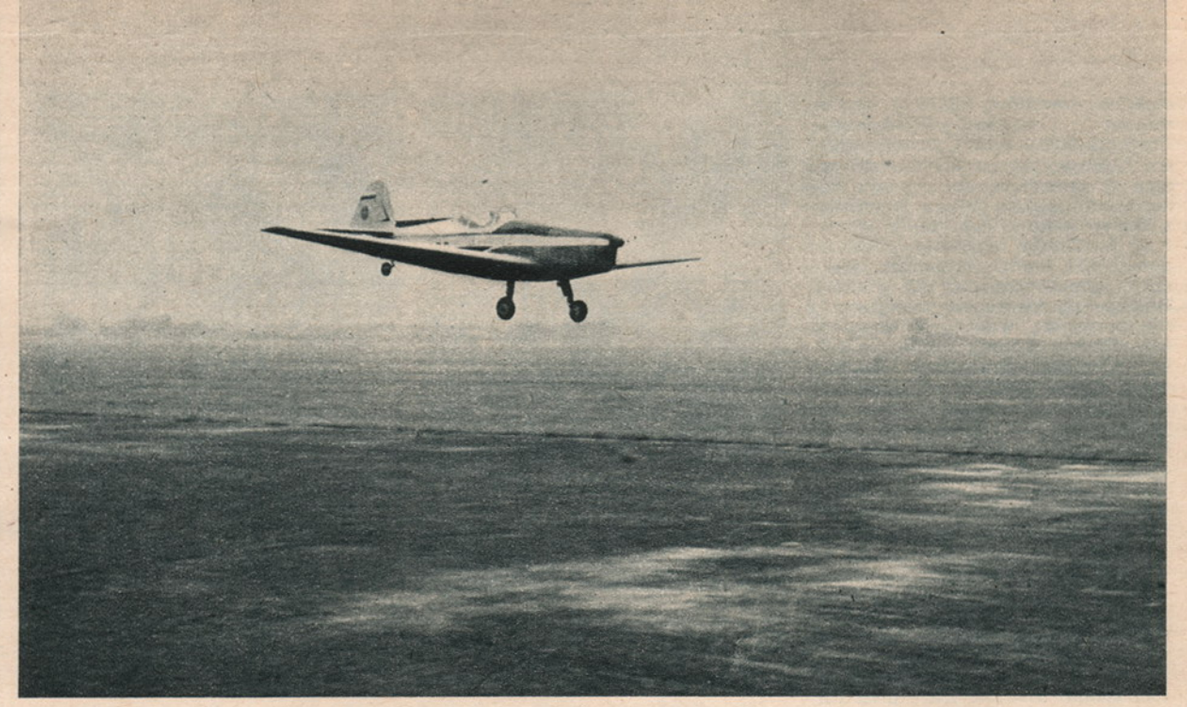
Działacz lotnictwa sportowego ponad 20 lat. Współzałożyciel Aeroklubu Mieleckiego (1946) i wieloletni członek jego władz; w Zarządzie AM pełnił m. in. funkcję sekretarza, wiceprezesa, a od 1958 r. do chwili obecnej piastuje godność prezesa Aeroklubu Mieleckiego. Działacz Ligi Lotniczej w Mielcu; był m. in. prezesem Zarządu Powiatowego LL. Inicjator i organizator wielu imprez propagandowych, a szczególnie modelarskich. Organizator współpracy między aeroklubem i WSK-Mielec.

FRANCISZEK WALKARZ

Główny księgowy w Wojewódzkim Zarządzie Dróg Publicznych w Katowicach. Z lotnictwem związany od 1929 roku. Działacz katowickiego okręgu LOPP. W pilotażu szybowcowym szkolił się w Goleszowie (1931—1932). Współdziałał przy rozbudowie lotnisk: w Katowicach i Aleksandrowicach oraz budowie szkół szybowcowych: w Goleszowie i w Radzionkowie. Kierownik Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Katowicach (1946—1950). Współorganizator aeroklubów: Jeleniogórskiego, Wrocławskiego i Śląskiego; w tym ostatnim jest długoletnim działaczem i członkiem władz. Członek honorowy Aeroklubu Śląskiego.

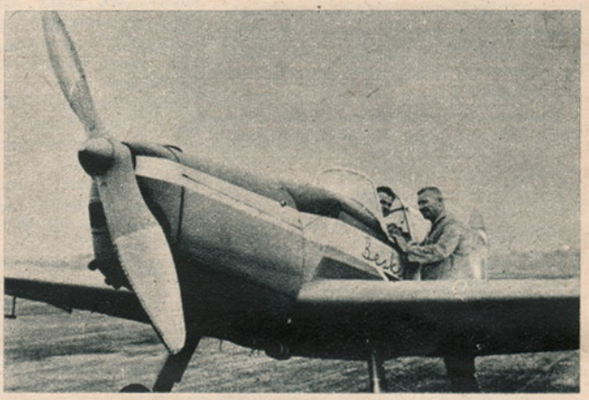
ZENON WASILEWSKI

Dyrektor naczelny szpitali miejskich w Radomiu, chirurg urolog. Z lotnictwem sportowym związany od 1937 r. W czasie służby wojskowej pełnił m. in. funkcje lekarza szkolnego w OSL w Dęblinie. Od chwili reaktywowania Aeroklubu PRL wybitny działacz Aeroklubu Radomskiego i członek jego władz, pełnił m. in. funkcje wiceprezesa i prezesa Zarządu AR. Jako prezes tego aeroklubu przyczynił się m. in. do wybudowania nowoczesnego portu lotniczego dla Aeroklubu Radomskiego.



Samolot akrobacyjny „Beskid-1", pilotowany przez Wacława Kozielskiego, nad lotniskiem Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Foto: T. Słuszkiewicz (3) i J. Szymański (2)

„BESKID-1"



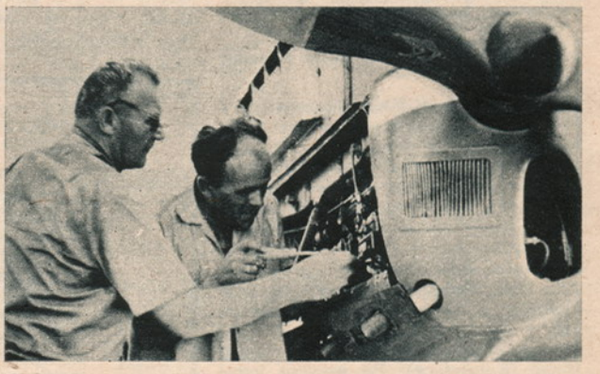
WIELOKROTNIE pisaliśmy na naszych łamach i jednocześnie domagaliśmy się, aby nasi piloci akrobacyjni otrzymali samolot na miarę ich umiejętności pilotażowych. I co najważniejsze, by uczestnicząc w zawodach międzynarodowych i mistrzostwach świata w akrobacji mogli nawiązać równorzędną walkę sportową z pilotami zagranicznymi. Przeszkodą w nawiązaniu tej walki był nieodpowiedni samolot, na którym nasi piloci dwoili się i troili, aby możliwie jak najlepiej wykonać akrobacje zgodnie z wymogami regulaminu zawodów. Aby jednak dorównać pilotom zagranicznym, trzeba nie tylko umieć latać tak jak oni względnie lepiej od nich, ale przede wszystkim trzeba dysponować tej klasy samolotem. My go nie mamy.

Zdecydowano więc polepszyć doskonałość samolotu **Zlin-26** przez jego modyfikację. Tak powstał, pośpiesznie przygotowany na Międzynarodowe Zawody Samolotowe w Akrobacji w Moskwie (1963), **„Super Kasper Akrobat"**. To była zapowiedź innego spojrzenia przez władze lotnictwa sportowego na to ważkie zagadnienie. Stanisław Kasperek zajął w Moskwie trzecie, zresztą wysoko notowane miejsce, jednak sukces jaki odniósł zapisać trzeba na poczet jego nieprzeciętnych umiejętności pilotażowych.

Wreszcie i rok bieżący. Za kilkanaście dni nastąpi otwarcie Samolotowych Mistrzostw Świata w Akrobacji w Moskwie. Do mistrzostw tych należało mieć lepszy niż do tej pory samolot. Ostatecznie zdecydowano się ponownie na dalsze udoskonalenie **„Super Kaspra Akrobata"**. Tak więc ze **Zlina** powstał **„Beskid-1"**, w wyniku blisko trzystu różnych zmian i ulepszeń. Unowocześnień dokonały Lotnicze Zakłady Naprawcze w Krośnie. Trzy nowiutkie **„Beskidy-1"** były gotowe do startu w drugiej połowie czerwca br.

Spośród głównych zmian jakich dokonano należy między innymi wymienić: zabudowanie silnika o większej mocy (Walter Minor 6/III/, skrócenie kadłuba, całkowite usunięcie jednego miejsca w kabinie (fotel wraz z oprzyrządowaniem) oraz usunięcie instalacji elektrycznej do lotów nocnych.

W wyniku licznych zmian doskonałość **„Beskida-1"** w porównaniu do **Zlina-26** wzrosła o trzy klasy, natomiast do **„Super Kaspra Akrobata"** o dwie klasy. **„Beskid-1"** wznosi się szybciej i wolniej traci wysokość, wreszcie umożliwia szybsze wiązanie figur akrobacji. Jeśli na samolocie **„Super Kasper Akrobat"** różnica wysokości na wykonanie wiązanki figur akrobacji wynosiła 800 m, to w przypadku **„Beskida-1"** różnica ta waha się w granicach od 200 do 250 m.



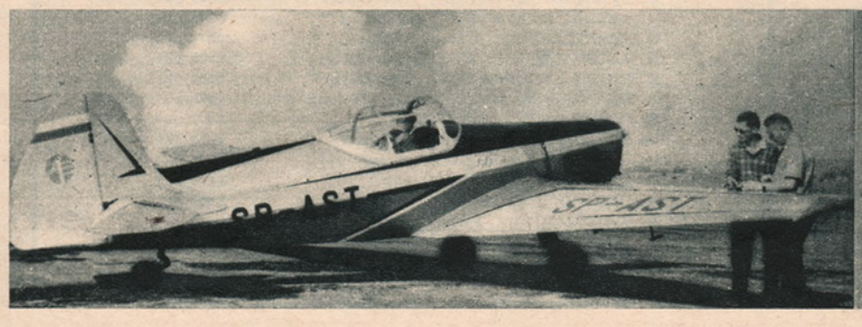
Samolot **„Beskid-1"** oblatał szef wyszkolenia Centrum Wyszkolenia Lotniczego, Wacław Kozielski. Jego opinia o **„Beskidzie-1"** jest pozytywna.

Mimo iż **„Beskid-1"** swą doskonałością nie dorównuje samolotom zagranicznym, to jednak pojedynek akrobacyjny, jaki stoczą nasi piloci w Moskwie, na tym samolocie będzie dla nich łatwiejszy. Zresztą zobaczymy.

Trener Kadry Narodowej Pilotów Akrobacyjnych, Adam Flis, jest dobrej myśli. Przypuszcza, iż co najmniej jeden z naszych pilotów (jeden jeśli nie więcej) zakwalifikuje się do finału mistrzostw świata.

Nasi czołowi piloci akrobacyjni (S. Kasperek. E. Mikołajczyk, S. Ackerman, S. Studencki, R. Kasperek i A. Kozłowski) trenowali już w Krośnie na **„Beskidach"**.

Mamy nadzieję, że **„Beskidy"** pozwolą naszym pilotom na zajęcie lepszych miejsc niż do tej pory, czego im gorąco życzymy. (m)



Nasze zdjęcia przedstawiają samolot akrobacyjny „Beskid-1". Od góry do dołu: pierwsze — Wacław Kozielski (w kabinie) i dyrektor LZN Władysław Janica, drugie — widok samolotu z przodu, trzecie — przy silniku „Beskida". Obok — przed startem do pierwszego lotu.

ROZMAWIAMY

Z szybowcowym mistrzem Polski EDWARDEM MAKULĄ

JUŻ po raz trzeci Edward Makula zdobył zaszczytny tytuł szybowcowego mistrza Polski, wyrównując w ten sposób rekord Jerzego Wojnara. Nasz mistrz ma niezwykle intensywny tryb życia. Działalność sportową godzi z poważnymi obowiązkami pilota Polskich Linii Lotniczych LOT. Do „Foki" przesiadł się bezpośrednio z samolotu komunikacyjnego, po czym znowu szybko zamienił szybowiec na „Iła". Jeszcze w przeddzień wylotu na mistrzostwa szybowcowe USA pracował na trasie do Rzeszowa, a następnie do Poznania. Złapaliśmy Edwarda Makulę na krótki wywiad dosłownie w drodze. Tak, tak, w drodze z jednej instytucji do drugiej (Motoimport, APRL, LOT), w których załatwiał ostatnie formalności związane z wyjazdem za ocean.

— Chciałbym raz przeprowadzić wywiad tak bez sztampy i pompy, co o tym sądzisz?

— Zgadzam się z wielką ochotą...

— Czy mam więc rozumieć, że na tak zwanych łamach mogę się do Ciebie zwracać tak jak co dzień, a nie per Panie inżynierze, magistrze czy mistrzu?

— Oczywiście. Widzisz sam przecież, że na lotniskach szczęśliwie tytułomania nie obowiązuje. Nawet to nie jest przyjęte w stosunku do osób, które rzeczywiście coś sobą reprezentują. Na mistrzostwach latał dowódca wojsk OPK, generał dywizji pilot Czesław Mankiewicz. I co bardzo się wszystkim podobało — był tylko zawodnikiem z numerem konkursowym „15", który cieszył się, gdy ktoś życzliwie przez radio poinformował: piętnasty, chodź do mnie, mam cztery metry...

— Skoro zgodziłeś się na szczery wywiad, to powiedz, czy warto jest być mistrzem w szybownictwie?

— Sprawa jest złożona. Przede wszystkim nie można jej rozpatrywać z merkantylnego punktu widzenia. Szybownictwo bowiem, w odróżnieniu od szeregu innych sportów, nie daje żadnych dywidend. Daje jednak zwłaszcza tym, którzy kochają latanie, przeżycia i wzruszenia nieosiągalne na ziemi. Wyniki sportowe kosztują wiele. Problem pogodzenia z pracą zawodową, życiem rodzinnym i towarzyskim. Wysiłek fizyczny i psychiczny. Tak wiele trudów i wyrzeczeń, że czasami przychodzą myśli, by to wszystko rzucić. Ale to tylko złudzenie. Podniebna sportowa walka zawsze porywa, a tego co czuje się po zwycięstwie, na podium, nie potrafię opowiedzieć. I choć to częste pytanie w sportowych wywiadach, lepiej byś go nie zadawał. Zachęcaj raczej Czytelników „Skrzydlatej", by oni walczyli o miejsca na podium zwycięzców w szybownictwie.

— Czy mogę to zrobić w Twoim imieniu?

— Jak najbardziej. I szczerze wszystkim życzę osiągnięć pod cumulusami.

— W praktyce nie tylko życzysz sukcesów, ale i wspierasz innym w ich osiąganiu. Mistrz świata Jan Wróblewski podkreślał zawsze, że wiele mu pomogłeś w zdobyciu tego tytułu.

— Myślę, że jeden z uroków szybownictwa zawiera się w prawdziwym koleżeństwie. Ma ono szczególną wymowę w powietrzu, w czasie mistrzostw świata. Dlatego choć walczyliśmy w zasadzie w konkurencji indywidualnej, to zarówno przedtem z Jurkiem Popielem, a ostatnio z Jasiem Wróblewskim staraliśmy się sobie pomagać, odsuwając wewnętrzną konkurencję na plan dalszy.

— W South Cerney byłeś nawet indagowany przez zagranicznych dziennikarzy o taktykę lotów zespołowych.

— Tak, istnieje na ten temat wiele błędnych poglądów. A w praktyce nikt na nikogo nie czeka latając zespołowo, udziela raczej wszechstronnych informacji. Dowodem zainteresowania zaś tym tematem jest zamówienie „Soaringu" na artykuł omawiający taktykę lotów zespołowych.

— Twoje prace teoretyczne są szeroko znane i — wybacz, to nie zdawkowy komplement — bardzo cenione. Czy kontynuujesz działalność w tym kierunku?

— Ostatnio wiele czasu i wysiłku kosztowało mnie zdobycie uprawnień związanych z nową pracą w lotnictwie komunikacyjnym. Musiałem więc nieco odłożyć problemy teorii szybowcowej. Mam jednak zamiar wrócić do tego tematu, który z mojego punktu widzenia jest pasjonujący. Szybownictwo to nowa dziedzina sportu i techniki lotniczej, w której postęp następuje niezwykle szybko. Warto chyba, by Polacy mieli w tym postępie swój udział.

— Mam nadzieję, że jak coś napiszesz, to udostępnisz „Skrzydlatej" do druku?

— Z największą przyjemnością.

— Wspomniałeś o nowej pracy. Latałeś wiele sportowo, ratowałeś ludzi jako pilot sanitarny. Jak się czujesz w roli pilota Polskich Linii Lotniczych LOT?

— Nowa praca bardzo mi odpowiada. Lotnictwo komunikacyjne daje możność latania na wspaniałych samolotach, dużych maszynach nie do zdobycia gdzie indziej. A przy tym lata się wiele — pełna więc satysfakcja dla tych, którzy lubią patrzyć na ziemię z góry. Uważam latanie na samolotach komunikacyjnych za najwyższy stopień rozwoju pilota, do którego każdy powinien naturalnie dążyć.

— To o samej idei pracy, a tak o jej codziennym obliczu?

— No cóż, pracy jest wiele, ale jak już wspomniałem — daje ona dużo satysfakcji. Przedsiębiorstwo bardzo idzie mi na rękę udzielając urlopu w obecnym gorącym okresie, bym mógł startować w mistrzostwach Polski i USA. Jako drugi pilot mogę też stwierdzić, że — wbrew temu co było napisane w twoim piśmie — bardziej doświadczeni koledzy, kapitanowie, odnoszą się do nas życzliwie i ze zrozumieniem.

— Wróćmy jeszcze do spraw szybowcowych. Jak oceniasz XII mistrzostwa Polski?

— Tegoroczne mistrzostwa można nazwać niedokończonymi. Konkurencje bowiem nie kończyły się zgodnie z przewidywaniami kierownika sportowego. Wynikła paradoksalna sytuacja, że na siedem rozgrywanych konkurencji prędkościowych tylko w jednej i to bardzo krótkiej większość zawodników przeleciała metę. Pozostałe konkurencje były rozgrywane na czas. Starano się w nich latać jak najdłużej, zamiast realizować podstawowe zadanie jakim jest kończenie konkurencji w jak najkrótszym czasie. W sumie wyniki w dużej mierze zależały od przysłowiowego łutu szczęścia.

— Chyba jednak słusznie powiadają, że szczęście w sporcie należy do silniejszego. Dlatego pamiętając, że trzeci już tytuł mistrza Polski zdobyłeś w dwudziestolecie swej lotniczej działalności, chciałem ci życzyć tejże siły i związanego z nim szczęścia w następnych 20 latach.

— Dziękuję. Myślę jednak, że w tym czasie znajdzie się wielu nowych utalentowanych młodych szybowników, którzy nas zastąpią. I to lepiej. Rozmawiamy w przededniu Lipcowego Święta. Myślę, że nie wypadnę z tonu naszej rozmowy, jeśli stwierdzę, że młodzież ma w naszej ojczyźnie wyjątkowe możliwości uprawiania sportów lotniczych. Zazdrości im tego — sam się o tym miałem możność przekonać — wielu młodych ludzi na całym świecie. Podobnie jak zazdroszczą nam wybitnie zdolnych konstruktorów, pięknych szybowców i ośrodków.

Rozmawiał:

JERZY POMIANOWSKI

Edward Makula **Foto: St. Jaśko**

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

TADEUSZ WIELIŃSKI

Dyrektod DBOR w Zielonej Górze. Działacz lotnictwa sportowego — od 1956 r. Współzałożyciel Aeroklubu Ziemi Lubuskiej i jego długoletni prezas Zarządu; czynnie przyczynił się do rozwoju aeroklubu i zagospodarowania lotniska w Przylepie z pełnym zapleczem. W latach 1958—1964 członek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

STANISŁAW ZIELIŃSKI

Przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Związków Zawodowych w Olsztynie. Ze sportem lotniczym związany od 1938 r., w którym to szkolił się w pilotażu szybowcowym w Ustianowej. Prezez Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Olsztynie (1949—1953). W 1957 r. poseł na Sejm PRL, w którym przez okres dwóch kadencji pełni funkcję wiceprzewodniczącego Komisji Komunikacji z przydziałem m. in. do spraw lotnictwa. Działacz Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, przewodniczy społecznemu komitetowi rozbudowy lotniska w Olsztynie.

ADAM ZIENTEK

Pilot doświadczalny Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku-Białej. Mistrz Sportu. Lata na szybowcach od 1934 r., szkolił się w Goleszowie. Startował w wielu zawodach szybowcowych krajowych i międzynarodowych. Posiada diamentową odznakę szybowcową. Publicysta lotniczy, autor książek lotniczych. Członek Aeroklubu Bielsko-Bielskiego. Latał na ponad 70 typach szybowców. Wylatał ponad 3 200 godzin na szybowcach. Posiada dyplom FAI — P. Tissandiera.

Tylko pięć minut

TADEUSZ MALINOWSKI

TEGO dnia Kazimierz Gadomski kończył tygodniowy pobyt w Słupsku, gdy nadeszły niemal jednocześnie dwa pilne komunikaty. Nadawcą pierwszego był Urząd Ratownictwa Morskiego w Gdyni, natomiast drugi komunikat w formie telefonogramu przekazany został na jego nazwisko przez dyrekcję Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. Komunikaty były krótkie. Informowały, iż na trasie Helsinki-Bornholm zaginął samolot, którym leciał Pierre Randoux.

Dochodziła godzina dziesiąta. Gadomski po raz drugi przeczytał oba komunikaty. Dopiero wówczas opanowało go olśnienie. Uderzył się dłonią w czoło i po chwili, jakby nie panując nad słowami cisnącymi się na usta, wykrzyknął:

— Pierre Randoux! To niemożliwe! Randoux, zdobywca Bieguna Południowego, bohater lotu dookoła Australii i as myśliwski drugiej wojny światowej!

Obejrzał się za siebie, trochę podejrzliwie, jakby w obawie, że zbyt głośno podzielił się swoim odkryciem. W pokoju pilotów był jednak sam. Podszedł więc do mapy, która zajmowała niemal całą ścianę. Stanął przed nią jak przed zaczarowanym zwierciadłem. Mierzył oczyma trasę Helsinki-Bornholm i próbował odgadnąć w jakim punkcie na Bałtyku zaginął sławny pilot francuski.

Odwrócił się i pykając ze swej nieodłącznej fajeczki, wykonał kilka kroków w stronę okna. Z wyciągniętą szyją i ze zmarszczonym czołem patrzył w dal, jakby śledząc coś na horyzoncie. Myślał o Francuzie? A może coś przeczuwał?

Wtem zaterkotał telefon. W słuchawce odezwał się głos panienki z międzymiastowej:

— Proszę mówić, łączę z Warszawą.

Dzwonił dyrektor Lotnictwa Sanitarnego, który osobiście interesował się sprawą Randoux. Podał on współrzędne geograficzne uzyskane od załogi samolotu Polskich Linii Lotniczych LOT, która lecąc z Oslo zauważyła rozbitka. Jednocześnie zakomunikował, że z Gdyni ma wypłynąć ścigacz Marynarki Wojennej, zaś z Ronen wyleciały już trzy wodnosamoloty francuskiego lotnictwa sanitarnego.

Gadomski patrząc na mapę i jednocześnie szukając wzrokiem przypuszczalnego punktu na morzu, gdzie prawdopodobnie powinien znajdować się Randoux, poinformował dyrektora, że niezwłocznie rozpocznie poszukiwania.

Godzinę później Gadomski znajdował się nad pełnym morzem — groźnym i ostrzegającym wysoką, spienioną falą. Leciał według obliczonego kursu. Dość silny wiatr północno-zachodni spychał go nieustannie z trasy.

Pilot wpatrzony w morze zamyślił się: ta zaduma trwała chwilę, a może nawet trochę więcej. W czterdziestym piątym roku — gdy ucichł huk dział i ogłoszono uroczyście zakończenie wojny — miał piętnaście lat, z których co najmniej połowę można było nazwać koszmarem. Zbyt dobrze utkwiły mu w pamięci okropności okupacji hitlerowskiej, aby ten okres życia mógł inaczej nazwać, inaczej określić, inaczej o nim mówić.

Czy myślał wówczas o lataniu? Zbyt dobrze pamiętał słowa pewnego porucznika lotnictwa, który jako pierwszy ze swoim kluczem lądował na opuszczonym przez wroga lotnisku, sąsiadującym z jego rodzinnym miasteczkiem „Aby latać, trzeba lotnictwo kochać i rozumieć. Ten, kto tego nie umie, przyniesie więcej szkody lotnictwu niż pożytku" — powiedział do niego i położył mu rękę na ramieniu. „Czy rozumiesz mnie?" — zapytał. „Tak" — odrzekł. Ale później dziwił się samemu sobie, iż mimo wątpliwości w ten sposób odpowiedział porucznikowi. Dopiero po trzech latach zaczynał rozumieć sens słów oficera lotnictwa. Ale wówczas był już pilotem szybowcowym, a więc człowiekiem, który zasmakował latania. W jakiś czas później przesiadł się z szybowca na samolot, a następnie ukończył Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu. Dość długo pracował jako instruktor samolotowy i wielokrotnie uczestniczył w zawodach.

Dziesięć lat temu przeżył wielki dzień. Zaproponowano mu pracę w tworzącym się Lotnictwie Sanitarnym. Zgodził się bez namysłu i wyjechał na wybrzeże. Od tego czasu lata w służbie człowieka. Gdyby ktoś prowadził statystykę uratowanych ludzi na morzu przy użyciu śmigłowca, jego nazwisko byłoby na pierwszym miejscu tej listy. Ocalił dwadzieścia jeden osób od pewnej śmierci. Miał ogromne doświadczenie ale również i dużo szczęścia. O tym ostatnim wiedział tylko on sam. Zresztą to była jego tajemnica. Teraz leciał na spotkanie człowieka, który również potrzebował pomocy.

Obok Gadomskiego siedział Janusz Pyrkosz — sanitariusz i jednocześnie ratownik morski. Gdy pozostało jeszcze osiem minut i według obliczeń Gadomskiego dwanaście kilometrów do osiągnięcia celu, pilot obniżył lot śmigłowca. Obaj patrzyli jak rozkołysane fale, o białych postrzępionych grzywach, wznosiły a następnie opadały i zanikały, by ponownie unieść się ku górze w innym miejscu.

Pilot leciał z lekko przymrużonymi oczyma i uważnie obserwował wzburzoną powierzchnię Bałtyku. Wiedział z własnego doświadczenia, że odnalezienie człowieka zagubionego i pozostawionego na łaskę fal morskich nie jest łatwe. W tym przypadku oprócz doświadczenia trzeba mieć również trochę szczęścia.

Śmigłowiec coraz bardziej zbliżał się do miejsca, gdzie powinien znajdować się rozbitek. O godzinie 11.34 pilot osiągnął punkt podany mu przez dyrektora Lotnictwa Sanitarnego. Pyrkosz włączył sekundomierz. Z kolei sprawnie wyrzucił trzy plastykowe balony, które już w powietrzu zaczynały się napełniać. Po chwili kołysały się na wzburzonych falach morza. Obciążone balastem i unoszone na jego powierzchni miały wskazywać punkt osiągnięty przez śmigłowiec zgodnie z obliczeniami nawigacyjnymi.

Gadomski i Pyrkosz rozglądali się dookoła, wytężali do bólu wzrok, ale nie zauważyli nigdzie łódki ratunkowej.

„Czyżbym ją przeoczył?" — zadawał sobie w myśli pytanie Gadomski. — A może piloci komunikacyjni niewłaściwie określili położenie Randoux?"

Gadomski poleciał jeszcze kilka kilometrów na północ, a potem wykonał duży łuk w kierunku wschodnim. Z kolei wzniósł się wyżej i z tej wysokości wypatrywał pomarańczowej łódki ratunkowej, zauważonej kilka godzin temu przez pilotów komunikacyjnych. Uważnie szukał jej między białymi grzbietami fal.

Mijały minuty pełne wyczekiwania i napięcia. Śmigłowiec zataczał coraz większe kręgi, których ośrodkiem były wyrzucone balony plastykowe. Morze stawało się coraz bardziej groźne i niespokojne.

Tymczasem wolno zbliżała się godzina zakończenia poszukiwań. Gadomski i Pyrkosz mimo uważnej obserwacji nie napotkali na ślad rozbitka.

Gdy minęła trzydziesta szósta minuta poszukiwań, Pyrkosz zaczął się niepokoić. Patrzył na pilota ze zdumieniem i jednocześnie ze strachem, ponieważ — jak mu się wydawało — Gadomski przekroczył czas przeznaczony na poszukiwanie Randoux. Rozumował zresztą logicznie: „Jeśli teraz nie zawrócimy w stronę brzegu, będziemy straceni, pochłonie nas morze".

Nagle Pyrkosz wykrzyknął jak mógł najgłośniej:

— Wracamy, zabraknie paliwa, zginiemy!

Gadomski w odpowiedzi kiwnął głową na znak zrozumienia, popatrzył na Pyrkosza ze zdziwieniem i wykonał ruch ustami, jakby przełykał ślinę.

Po chwili krzyknął do Pyrkosza:

— Tylko pięć minut!

Na twarzy ratownika pojawił się wyraz niepokoju. W jego oczach, szeroko otwartych, Gadomski dostrzegł strach.

Pilot pokazał Pyrkoszowi pięć palców, a potem ponownie zawołał:

— Tylko pięć minut!

Ratownik na znak niezrozumienia przecząco poruszył głową.

Po kilku minutach Pyrkosz zorientował się, że Gadomski po prostu zakpił z niego i nie ma zamiaru wracać na ląd. Zaczął więc niespokojnie wiercić się na fotelu i pocierać nerwowo policzki. Wówczas to Gadomski po raz drugi pokazał mu pięć palców.

Pyrkosz jednak wykazywał coraz większe zdenerwowanie. Palcem pokazywał na zegarek, gestykulował rękami, a następnie głośno krzyczał.

W odpowiedzi na ogromny niepokój ratownika Gadomski ponownie odpowiedział:

— Tylko pięć minut!

Tego już Pyrkoszowi było za wiele. Nie mógł zrozumieć pilota. Zaczął znowu krzyczeć, następnie podejrzliwie uchwycił dźwignię obrotów silnika.

Nagle śmigłowiec zakołysał się niebezpiecznie. I właśnie wtedy, gdy przechylił się na prawą burtę, zobaczyli jednocześnie, jak spoza wysokiej fali wyskoczyła dinghy. Potem jak zjawa znikła, by po chwili wpłynąć na grzbiecie innej fali.

A więc odszukali ją tak łatwo i niespodziewanie.

Gadomski i Pyrkosz popatrzyli na siebie porozumiewawczo. Pilot dostrzegł teraz w oczach ratownika błysk zainteresowania. „Opanował ruchy i zmienił wyraz twarzy. W samą porę odnaleźliśmy Randouxa" — pomyślał Gadomski.

Śmigłowiec wzniósł się wyżej i wówczas pilot rozejrzał się dookoła. W pobliżu nie było żadnej jednostki pływającej. Musiał więc liczyć na samego siebie i swoje doświadczenie. Teraz uważnie przyjrzał się Pyrkoszowi — ratownikowi morskiemu, który wielokrotnie dał dowody dzielności, uczestnicząc w licznych i trudnych przedsięwzięciach. Już uspokoił się i wydawało się, że zapomniał o grożącym mu niebezpieczeństwie. Obecnie lekko wychylił się z kabiny i obserwował łódkę ratunkową Randouxa. Ta dość szybka zmiana w usposobieniu Pyrkosza ucieszyła pilota.

W miarę obniżania lotu śmigłowca i czynionych obserwacji Gadomski doszedł do wniosku, że Randoux jest nieprzytomny, albo do tego stopnia wyczerpany, iż każde wahnięcie fali sprawia mu ból. Ten fakt stwarzał dodatkową trudność załodze przy podniesieniu rozbitka na pokład śmigłowca. Spoglądając na Randouxa z wysokości dziesięciu metrów Gadomski nie zauważył u niego żadnych oznak życia. Dostrzegł natomiast, że Francuz ma na sobie kamizelkę ratunkową i że jest przypasany do dinghy.

Obaj uznali — po krótkim rozpoznaniu z powietrza sytuacji w jakiej znajdował się rozbitek — iż siatka ratownicza, którą dysponowali stała się nieużyteczna. Ratownik pokazał pilotowi kciukiem w dół, że jest gotowy do zejścia. Gadomski skinął głową i Pyrkosz opuścił drabinkę linową. Randoux nadal nie dawał znaku życia. Ratownik sprawdził umocowanie własnej kamizelki ratunkowej i przymocowanej do niej linki ratowniczej dla rozbitka, która zakończona była uprzężą.

Pyrkosz wychylił się z kabiny, stanął na metalowym stopniu, uchwycił się za krawędź burty i zaczął schodzić po drabince linowej. To zejście trwało prawie dwie minuty. Pilot myślami i spojrzeniem był przy ratowniku, choć jeszcze kilka minut temu przeraził się jego zachowaniem. Nie przypuszczał, że ten znany z odwagi na polskim wybrzeżu ratownik mógł stracić wiarę w powodzenie wyprawy, że opanował go lęk, że po prostu stchórzył.

Wreszcie Pyrkosz stanął na ostatnim szczeblu drabinki linowej. Dinghy nieustanie zmieniała położenie: uskakiwała w lewo, w prawo, zapadała się, to znów wznosiła się na wysokość piersi ratownika. Trzymając się mocno drabinki, chłostany co chwilę wodą morską, czekał na odpowiedni moment skoku do dinghy. Okazało się jednak, że utrzymanie śmigłowca nad nią było o wiele trudniejsze niż przypuszczano. Moment do skoku nadszedł nadspodziewanie szybko.

— Uważaj! — krzyknął pilot.

W ułamek sekundy później uświadomił sobie, że ostrzeżenie to potrzebne jest bardziej jemu niż Pyrkoszowi. Przecież tamten w dole nic nie słyszał.

Gdy Pyrkosz uznał, że dinghy znajduje się wystarczająco blisko pod nim, puścił drabinkę linową. Wtedy to zamiast opaść do łódki ratunkowej, obok Randouxa, poleciał za nią, a gdy ta zatrzymała się, zawadził o nią nogami. Z kolei dinghy unoszona przez falę podrzuciła ratownika ku górze, a ten łukiem wpadł głową do morza. Pyrkosz znikł z oczu Gadomskiego, który obserwował go z zapartym tchem. W końcu jednak uchwycił się łódki ratunkowej i po czwartej próbie wciągnął na nią. Teraz mógł zająć się rozbitkiem.

Tymczasem Gadomski wzniósł się wyżej, skąd obserwując pracę ratownika mógł przez kilka minut odpocząć przed czekającą go najtrudniejszą częścią wyprawy — podniesieniem Randouxa na pokład śmigłowca.

Pyrkoszowi było potrzeba więcej czasu niż zwykle na opasanie uprzężą rozbitka. Ciągłe huśtanie wywoływało przykre objawy fizjologiczne i opóźniało czynności ratownicze. Ponadto co kilka sekund uderzała o dinghy fala, która po napotkaniu na przeszkodę albo odrzucała ją albo też z trudem przebijała się przez nią. Mimo doświadczenia ratowniczego Pyrkosz miał pełne usta wody. Randoux żył, był jednak wyczerpany. Wykonywał jak najmniej ruchów, aby oszczędzić siły.

Pilot ujrzawszy podniesioną rękę ratownika obniżył zawis śmigłowca. Tym razem obeszło się bez kłopotliwych niespodzianek. Pyrkosz schwycił drabinkę linową i zaczął po niej wchodzić. Do kabiny wszedł z trudem i Gadomski od razu zauważył, że jest bardzo zmęczony. Z kolei Pyrkosz zaczepił linkę ratowniczą na bęben dźwigni podnośnika i szybko wciągnął na pokład śmigłowca drabinkę linową, aby nie przeszkadzała w podnoszeniu rozbitka. Teraz obaj obserwowali unoszącego się nad morzem Randouxa. Gdy mieli go już w kabinie, Gadomski skierował śmigłowiec na północ, do Szwecji. Nad polski brzeg nie starczyłoby paliwa.

Podczas lotu Randoux kilkakrotnie wymiotował i dostawał torsji. Odzyskał jednak siły po kubku gorącej herbaty z rumem. Wówczas dowiedzieli się, że poprzedniego dnia otrzymał telegram z Francji o śmiertelnym stanie swej matki, że z Helsinek nie chciano go wypuścić w powietrze, że na Bornholmie miał lądować dla uzupełnienia paliwa, że silnik nagle zamilkł i musiał skakać ze spedochronem. Następnie usłyszeli, że matka Randouxa jest Polką, którą bardzo kocha i do której leciał, mimo iż mógł przypłacić to życiem. Stąd też znajomość, aczkolwiek słaba, języka polskiego Randouxa, która tak bardzo zaskoczyła załogę. Początkowo Polacy nawet sądzili, że wyłowiony rozbitek nie jest poszukiwanym Randouxem. Wreszcie „dziękuję kolegom" wypowiedziane nad Bałtykiem przez sławnego pilota francuskiego było największą nagrodą, która do głębi wzruszyła Gadomskiego i Pyrkosza.

Przed nimi była już Szwecja. Wkrótce lotem błyskawicy rozniosła się wiadomość o lądowaniu polskiego śmigłowca sanitarnego. Wcześniej od policji zjawili się dziennikarze i fotoreporterzy. Rozdzwoniły się telefony, zaterkotały dalekopisy. Na cały świat popłynęły depesze prasowe. A na pierwszych stronach wieczornych gazet można było przeczytać duże tytuły: „Polscy piloci sanitarni uratowali asa francuskiego lotnictwa.", „Wystartowali ostatni i mimo pogody sztormowej przybyli pierwsi", „Polacy ubiegli w poszukiwaniach pilotów pięciu państw", „Gadomski i Pyrkosz bohaterami Bałtyku". Przy każdym artykule można było obejrzeć fotografie obu Polaków i Francuza. Jeszcze tego samego dnia przylecieli dwaj reporterzy telewizji z Paryża i Sztokholmu. Gadomski i Pyrkosz musieli opowiadać o swym sukcesie na morzu, o swym życiu, o polskim lotnictwie sanitarnym.

Późnym wieczorem — gdy kładli się spać, zmęczeni i pełni wrażeń — wszedł portier hotelowy i wręczył na srebrnej tacy złożony arkusz papieru. Był to telegram z Warszawy: „Jesteśmy pełni podziwu dla Waszej dzielności i tym samym ogromnego sukcesu polskiego lotnictwa sanitarnego. Dyrektor Lotnictwa Sanitarnego".

Gadomski przyjacielsko klepnął po ramieniu Pyrkosza i powiedział:

— Nasz stary to równy chłop, pamięta o nas i to człowieka cieszy.

— Ty się możesz cieszyć, ale ja?

Wtedy Gadomski zrozumiał, że Pyrkosza gryzł wstyd za słabość jaką okazał nad morzem.

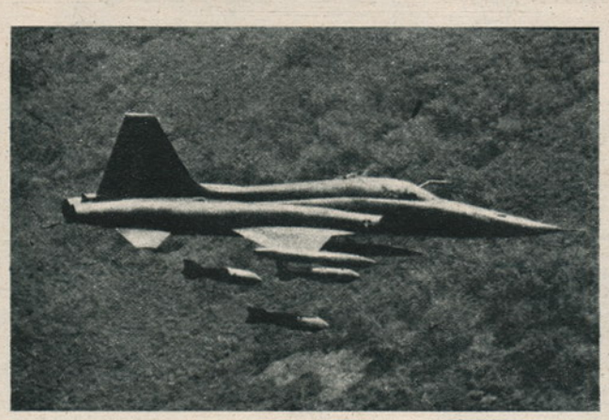
— Na lotnisku ani słowa, jasne?

— Jasne! (a po chwili) — Teraz mogę iść spać, będę mógł spokojnie zasnąć.

— A ja wyjdę na balkon i zapalę sobie fajkę — powiedział Gadomski. — Tylko pięć minut.

Wtedy spod kołdry wysunęło się pięć palców, a potem wyjrzała uśmiechnięta gęba Pyrkosza.

Rys. JANUSZ GRABIAŃSKI



PIRAT W AKCJI

Amerykańskie ataki terrorystyczne na terytorium Demokratycznej Republiki Wietnamu oraz na domniemane pozycje partyzantów południowowietnamskich wzmagają się na sile, wbrew protestom światowej opinii publicznej. Oto, na zdjęciu, amerykański samolot Northrop F-105 w ataku bombowym na terytorium północnego Wietnamu. Samolot tego typu zabiera 2 815 kg bomb i rakiet i wyposażony jest w dwa działka 20 mm.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Amerykańskie** towarzystwa komunikacji lotniczej kontynuują intensywny werbunek pilotów z krajów europejskich. Akcję prowadzi biuro werbunkowe w Londynie, które już nawiązało kontakt m. in. ze związkiem pilotów szwedzkich. Towarzystwa amerykańskie, które odczuwają dotkliwy brak pilotów, obiecują szybki awans: „zostaniesz kapitanem w ciągu trzech lat". Niektórzy lotnicy szwedzcy powzięli już decyzję zmiany pracodawcy.

*

● **Wskutek** interwencji premiera Szwecji Erlandera, ministra komunikacji Palme i ministra spraw wewnętrznych Johannsona szwedzcy piloci towarzystwa SAS wyrazili zgodę na przekazanie sporu między nimi a zarządem SAS ogólnoskandynawskiej komisji mediacyjnej. Ich koledzy duńscy i norwescy zgodzili się na takie załatwienie sprawy kilka dni wcześniej. W dniu 24 czerwca br. piloci szwedzcy powrócili do pracy. Tym samym trwający od 13 czerwca br. strajk pilotów SAS wygasł całkowicie.

*

● **Około** 200 tysięcy pasażerów dziennie przewożą samoloty radzieckiego „Aerofłotu" na trasach krajowych i zagranicznych. Tyle pasażerów przewiózł „Aerofłot" w całym roku 1937. Z usług „Aerofłotu" korzystało w r. ub. 42 mln osób. ZSRR zawarł już porozumienie o bezpośrednich połączeniach lotniczych z 48 państwami. Połowę z nich zawarto w ciągu ostatnich siedmiu lat. „Aerofłot" utrzymuje obecnie 1 400 linii lotniczych wewnątrzkrajowych, które łączą 200 miast Związku Radzieckiego.

*

● **Przedstawiciele** Iranu i Australii podpisali w Melbourne umowę lotniczą, zgodnie z którą australijskie towarzystwo lotnicze „Qantas" będzie mogło uruchomić szlak powietrzny do Iranu, a towarzystwo lotnicze Iranu — szlak do Australii.

SŁAWNI LOTNICY

JEDEN ze słynnych francuskich pilotów akrobacyjnych Marcel Doret urodził się w 1896 roku w Paryżu. Znany był jako pilot akrobacyjny, rekordzista międzynarodowy i pilot doświadczalny. Największą sławę zyskał sobie dzięki niezwykle emocjonującym pojedynkom akrobacyjnym. W pojedynkach tych między innymi brali udział: Marcel Detroyat i Gerhard Fieseler.

Początkowo pracował jako mechanik, ale gdy miał dwadzieścia dwa lata ukończył już drugą szkołę lotniczą. Ocena instruktorów o jego umiejętnościach pilotażowych — mimo iż miał niewiele wylatanych godzin na samolotach — była zdumiewająco dobra. Miano nawet wątpliwości czy Doret czasem nie latał już przed przyjściem do szkoły. Akrobacja była jego żywiołem.

Od 1923 roku rozpoczął pracę jako pilot doświadczalny zakładów lotniczych Dewoitine. Pracował tam do 1940 roku. W 1939 roku oblatał samolot wyścigowy Dewoitine D-550 przewidywany również jako samolot myśliwski (silnik 1 200 KM, prędkość 650 km/h). Uczestniczył w dziesiątkach pokazów lotniczych, pojedynkach akrobacyjnych i zawodach. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych spotkał się w powietrzu z najlepszymi pilotami akrobacyjnymi świata, tak na terenie Europy jak i USA.

W czerwcu 1931 roku wraz z Le Brix'em ustanowił międzynarodowy rekord przelotu w obwodzie zamkniętym (10 371,51 km) oraz międzynarodowy rekord prędkości na trasie 10 000 km (149,853 km/h).

Miesiąc później, w lipcu 1931 roku, Marcel Doret wraz z Le Brix'em i mechanikiem Mesminem wystartował do próby pobicia rekordu odległościowego. Trasa tego lotu prowadziła z Francji przez Belgię, Niemcy, Morze Bałtyckie i Związek Radziecki. Po przeleceniu kilka tysięcy kilometrów nastąpił wypadek nad Syberią. Doret uratował swe życie dzięki użyciu spodochronu. Jego dwaj towarzysze lotu zginęli.

Marcel Doret

Doret posiadał wiele odznaczeń francuskich i obcych. Umarł w 1955 roku. Napisał biografię swego lotniczego życia, która ukazała się drukiem.

(m)

SPORT SAMOLOTOWY

● **Brytyjska** lotniczka, 38-letnia Sheila Scott, zakończyła 20 czerwca br. wieczorem lot dookoła świata na jednosilnikowym samolocie Piper „Comanche". Sheila Scott pobiła kobiecy światowy rekord prędkości na trasie wokół świata. Wynosi on obecnie 57 km/h. Poprzedni rekord należał do 40-letniej Amerykanki Jerrie Mock (52 km/h). Trasa lotu Sheili Scott wiodła z Londynu przez Rzym, Ateny, Dehli do Australii, a dalej przez Honolulu do Ameryki Płn i przez Azory, Lizbonę z powrotem do Londynu. Długość trasy, pokonanej w ciągu 33 dni, wyniosła 45 tys. km.

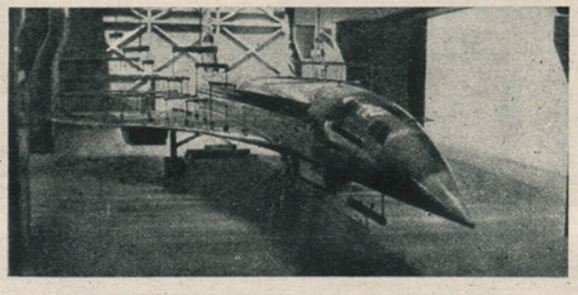
● **W Międzynarodowym** Rajdzie Polarnym 1966 (zorganizowanym przez Aeroklub Finlandii, zwyciężył pilot fiński Harri Erpila, na samolocie „Rallye Commodore". Drugie miejsce zajął pilot szwedzki Harri Erpilä, na samolocie Jan Stalhammar na samolocie „Horizon", trzeci pilot zachodnioniemiecki Ernst Haase na samolocie Cessna-172.

● **FAI** została zawiadomiona o ustanowieniu nowych rekordów międzynarodowych. W dniu 14 czerwca br. pilot amerykański Frank Bera osiągnął wysokość 11 795 m (w klasie C.1.D); w dniu 13 czerwca pilot francuski Raymond Davy osiągnął na trasie 100 km prędkość 340,567 km/h (w podklasie C.1.a, grupa I); w dniu 16 czerwca pilot amerykański James F. Peters uzyskał czas wzniesienia na 3 000 m — 3 minuty i 45,6 sek., na 6 000 m — 9 minut i 9,4 sek., zaś wysokość lotu prostego — 9 753 m (w klasie C.1., grupa II); w dniu 17 czerwca br. pilot amerykański E. L. Nielsen osiągnął na trasie zamkniętej długości 100 km prędkość 470,71 km/h (w klasie C.1., grupa II).

W dniach od 23 do 26 maja br. pilot amerykański Henry G. Beaird dokonał lotu na trasie St. Johns (Nowa Ziemia) — Azory — Barcelona — Stambuł — Teheran — Karaczi — Colombo — Singapur — Manilla — Osaka — Chitose (Japonia), a następnie: Anchorage — Seattle — Los Angeles — Wichita, w czasie ogólnym 65 godzin 38 minut 49 sekund, osiągając prędkość przeciętną 564 km/h (w klasie C.1.F., grupa III).

MODEL „CONCORDE" W LABORATORIUM

PRACE nad anglofrancuskim pasażerskim samolotem naddźwiękowym „Concorde" postępują wolno naprzód. Zdjęcie z prawej przedstawia model „Concorde", po dokonaniu poprawek i przekonstruowaniu niektórych części kadłuba, podczas badań w nowym laboratorium w Farnborough, otwartym niedawno przez królowę Elżbietę.



JAPOŃSKIE SAMOLOTY SPORTOWE

Mało wie się o rozwoju japońskiego przemysłu budowy lekkich samolotów sportowych, turystycznych i dyspozycyjnych. Przemysł ten rozwija się w szybkim tempie, produkując coraz to nowe, krajowej konstrukcji samoloty. Oto, na zdjęciach, dwa japońskie samoloty sportowe. Wyżej: Czteromiejscowy, całkowicie metalowy N-62 (silnik 160 KM), dysponujący wyjątkowo krótkim startem. Niżej: Trzymiejscowy samolot Fuji F-200 (silnik 160 KM). Prędkość 200 km/h.

● **Zakłady** Douglas otrzymały olbrzymie zamówienia na nowe samoloty: 22 typu DC-9 i 2 typu DC-8 Super 61 ze strony linii „Eastern" oraz 2 typu DC-8 Super 63 F ze strony „Capitol Airways". Ogólny portfel zamówień na samoloty DC-9 wynosi już 325 sztuk, zaś na samoloty DC-8 wszystkich wersji — 358 sztuk, z czego 258 już dostarczono.

*

● **W** Stambule podpisana została turecko-rumuńska umowa lotnicza, zgodnie z którą samoloty tureckie obsługujące szlaki łączące miasta tureckie z zachodnią Europą lądować będą w Bukareszcie. Jednocześnie samoloty rumuńskie, lecące do państw Bliskiego i Środkowego Wschodu, lądować będą w Stambule.

*

● **Zarząd** lotniska londyńskiego skonfiskował samolot DC-4, który stoi na lotnisku już od pół roku i do którego nikt się nie przyznaje. Ustalono jedynie, że samolot zarejestrowany był w Irlandii. Koszt postoju samolotu na lotnisku wyniósł 40 tys. dolarów.

*

● **Do końca** 1967 r. linie „Air France" będą miały ogółem 70 samolotów odrzutowych, w tym również specjalne frachtowe Boeing-707. Jako tymczasowe rozwiązanie, do czasu wprowadzenia do służby tzw. „airbusów", „Air France" zamówi w USA samoloty Boeing-727/200, którymi chce obsłużyć trasy krótkie i średnie. Na trasy długie „Air France" wprowadzi Boeingi-747.

*

● **Paryski** port lotniczy Orly jest większą atrakcją turystyczną niż pałac królewski Louvre czy katedra Notre Dame. W ub. r. Orly zwieziło ponad 8,7 mln osób.

Poziomo: 5 — amerykańska wytwórnia samolotów; 7 — lot po linii skośnej do osi samolotu; 10 — łączy silnik z kadłubem; 11 — góry w Europie; 12 — może startować z wody i ziemi; 15 — długość kołowania przy lądowaniu, 16 — oddział wojska lub planeta układu słonecznego; 19 — część balonu; 21 — włoska wytwórnia samolotów produkująca m. in. samolot F-91; 23 — jest w zbiorniku paliwa; 24 — służy do gaszenia pożaru w samolocie; 25 — podróżnik, literat, jako pierwszy Polak wzniósł się w 1778 r. w powietrze przy pomocy balonu.

Pionowo: 1 — figura akrobacji; 2 — znajduje się w odznace pilota szybowcowego; 3 — największa wysokość osiągana przez samolot; 4 — oszroniona grudka lodu o małej średnicy; 6 — Polak, generał artylerii, twórca rakiet wielostopniowych w tym również z płatami „delta"; 8 — urządzenie radiowe służące do umiejscowienia samolotów w przestrzeni; 9 — mniej lub bardziej długotrwałe przechylenia się samolotu w czasie lotu po linii prostej; 13 — nazwa polskiego samolotu PZL-102; 14 — parametr charakteryzujący silnik tłokowy; 17 — para skrzydeł, 18 — zakręt; 20 — łączy śmigło ogonowe z kadłubem śmigłowca; 22 — urządzenie do badania opływu ciał przez powietrze; 23 — przedwojenny szybowiec szkolny:

KRZYŻÓWKA

Wśród Czytelników, którzy do dnia 31 lipca br. nadeślą prawidłowe rozwiązania rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać pod adresem redakcji — Warszawa 1, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka".

Opracował:
Ryszard Chotkiewicz

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI" Z NRU 25 „SP" Z DNIA 19 CZERWCA 1966 R.

POZIOMO: 6 — Clostermann, 7 — atak, 9 — kapo, 10 — Johnson, 11 — alki, 12 — Azow, 13 — piec, 14 — dysk, 16 — „Anteusz", 19 — Tury, 20 — IATA, 21 — stateczniki.

PIONOWO: 1 — Oceania, 2 — „Sohaj", 3 — keson, 4 — taran, 5 — Antonow, 8 — Konieczny, 9 — komandosi, 13 — protest, 15 — Kułagin, 16 — Arban, 17 — Enoch, 18 — Zawis.

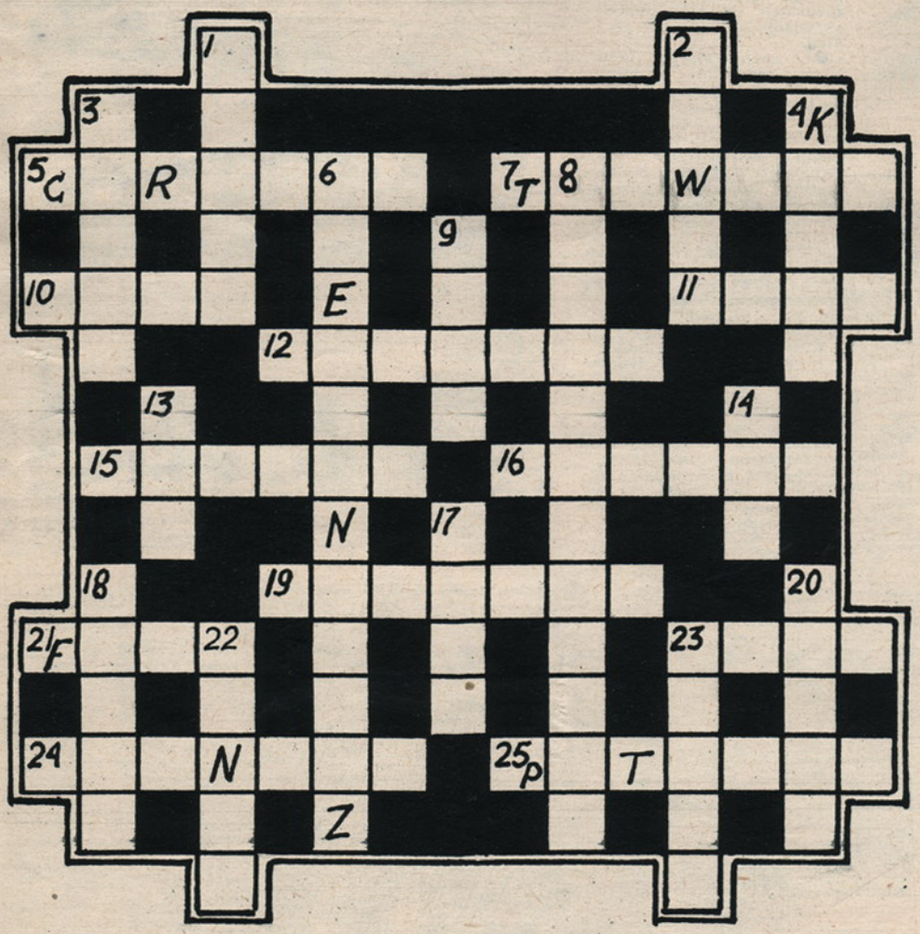
Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Stanisław Augustyn — Jutrzyna 31, pta Łojowice, pow. Strzelin, woj. wrocławskie; Alojzy Burzyński — Knurów 3, ul. Michalskiego 32, pow. Rybnik, woj. katowickie, Eugeniusz Stelmach — Łódź, ul. Abramowskiego 21/14.**

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI Z MEWĄ" Z NRU 26 „SP" Z DNIA 26 CZERWCA 1966 R.

POZIOMO: 7 — Modlibowska, 10 — szybownictwo, 11 — WAT, 13 — Proton, 14 — PTA, 16 — Ary.

PIONOWO: 1 — prawo, 2 — rów, 3 — tri, 4 — Mig, 5 — ABC, 6 — HT, 8 — OK, 9 — Sęp, 10 — sto, 12 — Atlanta, 15 — ar.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Antoni Woliński — Siedlce, ul. Żwirowa 3, woj. warszawskie, Andrzej Szafrański — Częstochowa, ul. R. Luksemburg 42; Grzegorz Dobkiewicz — Poznań, ul. Nowina 31 m 3.**



W lotniczej KSIĘGARNI

Robert Jóźwiak ● SZTUCZNY WIATR, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1965, str. 210, cena 11 zł (seria „Sowy").

Aby latać szybko, wygodnie i co najważniejsze — bezpiecznie, trzeba prowadzić badania, oczywiście badania aerodynamiczne. Umożliwiają one poznanie zjawisk, z którymi może zetknąć się pilot w powietrzu. Poznanie tych zjawisk w badaniach aerodynamicznych, przeprowadzonych na ziemi, stwarza podstawy do dalszego postępu i zapobiega niepotrzebnemu narażaniu życia człowieka.

Sztuczny wiatr — to wiatr wytwarzany w tunelach aerodynamicznych, które służą do badania nie tylko modeli różnych konstrukcji rakiet, pocisków rakietowych, samolotów, śmigłowców, szybowców, samochodów, lecz również modeli budowli architektonicznych, jak mosty, wieżowce, różnego rodzaju budynki i tym podobne.

Książka Roberta Jóźwiaka poświęcona jest ciekawej problematyce badawczej — możliwościom i korzyściom wynikającym z badań aerodynamicznych. Ale nie tylko. Autor stawia sobie między innymi za cel wzbudzenie zainteresowania tą problematyką, które w naszym kraju jest dość nikłe.

W czterech rozdziałach swej książki autor w sposób przystępny przedstawił wszystko to co wiąże się z tunelami aerodynamicznymi i rozwojem techniki eksperymentalnej badań aerodynamicznych. Rozdziały poprzedzone zostały wstępem, w którym między innymi zapoznajemy się z historią badań. Idea badań aerodynamicznych — jak wiadomo — zrodziła się znacznie wcześniej niż pierwszy samolot wzniósł się w powietrze. Sięga ona Izaaka Newtona. Minęło jednak wiele lat, nim zbudowano współcześnie nam znane tunele aerodynamiczne.

W pierwszym rozdziale pod tytułem „Uwięziony wiatr" dowiadujemy się o sposobach wywołania wiatru (ruchu powietrza), o przewodach, pomiarach siły wiatru na badanym przedmiocie czyli modelu.

W drugim rozdziale autor zastanawia się czy można zobaczyć wiatr. Tę partię książki poświęca on na omówienie najważniejszych i najczęściej stosowanych metod wizualizacji strumienia powietrza. Badania sprowadzają się do uzyskania obrazu opływu badanego modelu. Uzyskanie obrazu opływu jest możliwe do zrealizowania dzięki stosowaniu różnych metod wizualizacji, dzięki którym przepływ staje się widzialny i możliwy do sfilmowania.

W kolejnym rozdziale zapoznajemy się ze schematem konstrukcyjnym jednego ze współczesnych tuneli aerodynamicznych oraz kilku typowymi przestrzeniami pomiarowymi. Natomiast w czwartym i ostatnim rozdziale dowiadujemy się o różnorakim zastosowaniu sztucznego wiatru.

Książkę Roberta Jóźwiaka powinien przeczytać każdy interesujący się lotnictwem. Polecamy.

Obwolutę projektował Edmund Mańczak.

BIBLIOTEKA LOTNICZA WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Albin K. — Szybownictwo na świecie	zł 35.—
Bentkowski Z. — Poradnik mechanika lotniczego	zł 25.—
Dąbrowski K. — Przegląd samolotów sportowych i ich osiągnięć	zł 17.—
Glass A. — Rozpoznawanie samolotów, szybowców i śmigłowców	zł 12.—
Lipski J. — Urządzenia hydrauliczne i pneumatyczne samolotów	zł 18.—
Lipski J. — Lotnicza aparatura tlenowa	zł 10.—
Lipski J. — Eksploatacja lotniczych przyrządów pokładowych	zł 18.—
Lipski J. — Urządzenia zabezpieczające loty wysokościowe i kosmiczne człowieka	zł 25.—
Malinowski T. — Spadochrony	zł 35.—
Praca zbiorowa — Konstrukcje lotnicze Polski Ludowej	zł 50.—
Schier W. — Miniaturowe lotnictwo, cz. I Mały podręcznik młodego modelarza, wyd. III	zł 20.—
Szczeciński C. — Meteorologia dla wszystkich, wyd. III	zł 20.—
Witkowski R., Wojciechowski J., Elsztein P. — Śmigłowce	zł 20.—
Zieleziński J. — Urządzenia sartowe szybowców i ich obsługa	zł 30.—
Zieleziński J. Vademecum mechanika szybowcowego	zł 20.—
Zieleziński J. — Obsługa techniczna samolotów sportowych	zł 28.—
Zwieriew A. S. — Meteorologia synoptyczna	zł 65.—

Książki są do nabycia w księgarniach technicznych „Domu Książki".

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

Zam. 5394 M-87

POLSKA W ŚWIECIE

„Foka" w barwach belgijskich

„Bocian" w Skandynawii

„Wilga-2" w Indonezji

„Gawrony" w Turcji

SM-1S w Finlandii

Medal FAI im. Lilienthala

„Gawrony" w Austrii

„Gawrony" w Hiszpanii

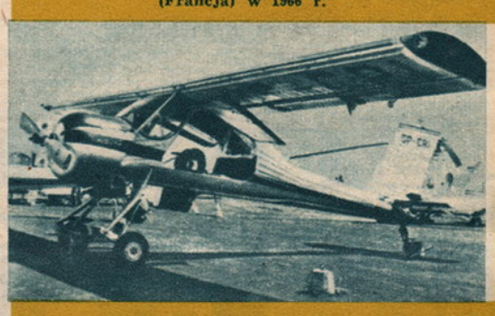
„Gawrony" na Węgrzech

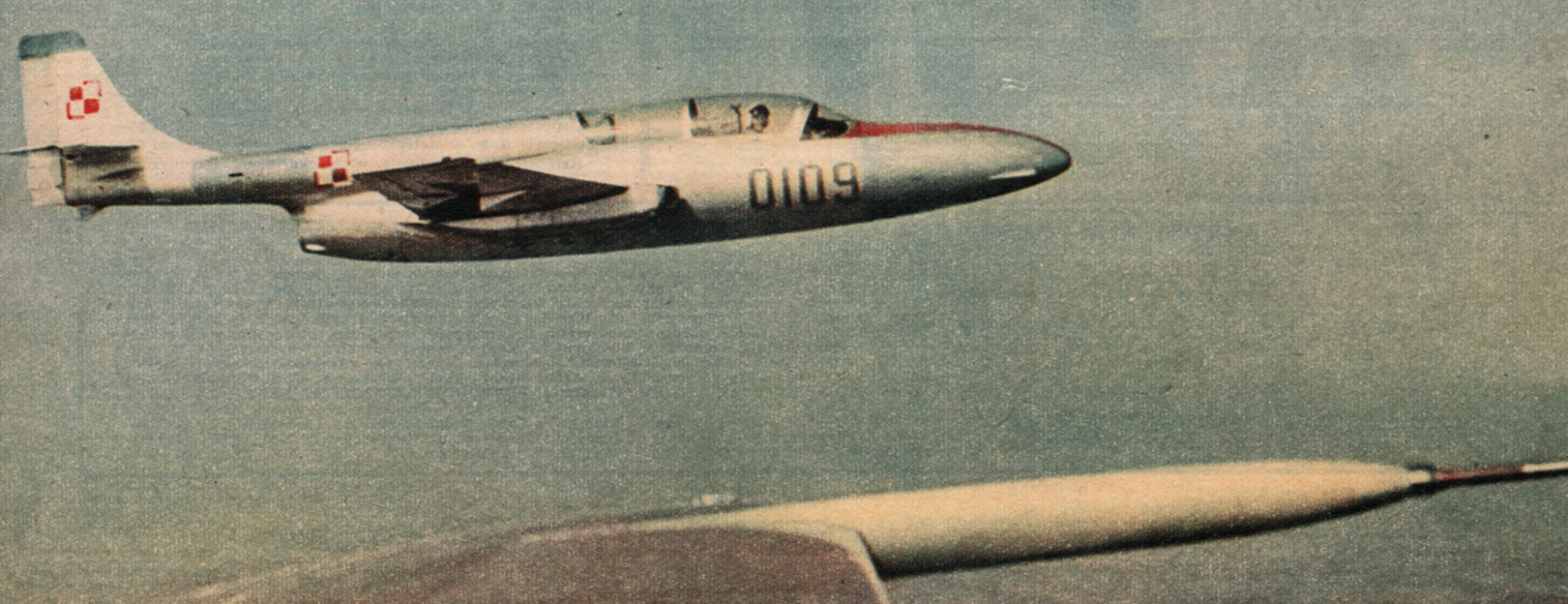
W okresie lat 1946—1966 przemysł oraz lotnictwo sportowe i cywilne Polski Ludowej uzyskało wiele sukcesów o poziomie światowym lub międzynarodowym w skali europejskiej. Oto niektóre wybrane fakty.

- Ustanowiono ponad 60 szybowcowych, ponad 10 spadochronowych, 8 samolotowych (w tym 7 na samolotach polskiej konstrukcji) i 3 śmigłowcowe rekordy międzynarodowe.
- Zdobyto trzy tytuły mistrzowskie, trzy wicemistrzowskie oraz trzy 3 miejsca na szybowcowych mistrzostwach świata.
- Co trzeci aktualny rekord międzynarodowy został ustanowiony na szybowcach polskiej konstrukcji.
- Zdobyto trzy tytuły wicemistrzowskie na modelarskich mistrzostwach świata.
- Zdobyto jeden tytuł wicemistrzowski na spadochronowych mistrzostwach świata.
- Zdobyto pierwsze miejsca na szybowcowych mistrzostwach CSRS i Węgier, drugie miejsca — w Kanadzie, Jugosławii i na Węgrzech, trzecie miejsca — w Austrii, USA i Jugosławii.
- Zdobyto jedno 1 i jedno 3 miejsce w międzynarodowych zawodach balonowych za granicą.
- Zdobyto trzecie miejsce na międzynarodowych zawodach w samolotowej akrobacji lotniczej za granicą.
- Dwóch Polaków było wiceprezydentami Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI (jeden z nich pełni tę funkcję obecnie).
- FAI wyróżniło dyplomami honorowymi im. Paula Tissandiera i Montgolfiera 25 polskich działaczy i sportowców lotniczych, zaś ZSD — honorowym dyplomem dla zespołu. Pelagia Majewska otrzymała, jako druga kobieta na świecie, najwyższe odznaczenie szybowcowe FAI — medal Lilienthala.
- Polacy zdobyli około 4 000 wyczynowych odznak szybowcowych zajmując czołowe miejsce w świecie pod względem masowości wyczynu szybowcowego.
- Polska lotnicza służba sanitarna licząca 15 zespołów wyposażonych w ponad 60 samolotów i 10 śmigłowców należy do czołówki światowej w tej dziedzinie.

Wyżej i niżej: „Foka-4" i „Wilga-3" na wystawie lotniczej w Hannowerze (NRF) w 1966 r.

„Wilga-3" na wystawie lotniczej w Cannes (Francja) w 1966 r.



„Bocian" w Italii

Czterokrotna rekordzistka międzynarodowa — polska „ISKRA", a zarazem nasza aktualna oferta eksportowa.